LA VIE AU GRAND AIR

Pendant le Raid New-York-Paris

En traversant les plaines de l'Illinois, le concurrent américain Montague Roberts s'amuse à tirer des oiseaux au revolver.

(Voir pages 226, 227, 232 et 233.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulᵈ Haussmann, **PARIS**

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT

PARFUM **LA CORRIDA**

VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les

COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

permetttent de rendre instantanément toute boisson ***alcaline*** *et* ***gazeuse***

2 fr. le flacon de **100 Comprimés.** — EXIGER LA MARQUE: **VICHY-ÉTAT**

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTÉ

L'Obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du

Thé Mexicain du Dr Jawas

et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et **empêche de grossir.**

SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*

Prix de la boite : 5 francs ; les six boites : 28 francs.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

A. FORMIGYN

La voiture de ville laplus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

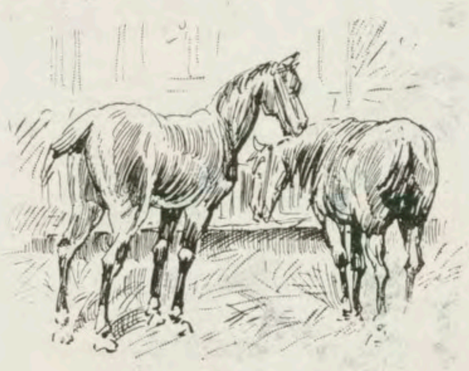
10/14 HP. 4 cyl.

29 Quai National Puteaux.

Semaine Comique, par Henriot

Le ski devenant le trait d'union entre les nations.
— Bonjour, ma sœur !

— D'où vient votre haine pour les autos ?
— Mais, mon cher collègue, tant qu'elles ne risquaient que d'écraser mes électeurs, je ne disais rien, mais il y en a une qui a failli me renverser moi-même !



— Quels routiniers, ces hommes, et combien leur faudra-t-il de temps pour admettre la supériorité de la traction mécanique sur l'animale ?
— On y arrivera ; mais nous sommes trop vieux ! nous ne verrons pas ça !

— Quel succès pour les sports d'hiver... mais je leur reproche quelque chose .. on ne peut pas malheureusement en jouir pendant l'été !

La Bourse des Sports

Assurances Sportives

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taibout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction,

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

Automobile

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52.* (1775)

GRACIEUX monologues pour jeunes filles, contre 0 fr. 30.— Dry, rue Consolat, 90, Marseille.

CYCLES

CLÉMENT

LA GRANDE MARQUE NATIONALE

Depuis trente ans, la Marque **CLÉMENT** tient la tête de l'industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une **CLÉMENT**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE

CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER

CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 76, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

CYCLES & MOTOCYCLES

de toutes Marques

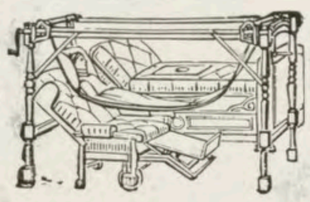
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

de toutes Marques

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS

(CATALOGUE FRANCO)



LIT MÉCANIQUE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Aucune Succursale

L'EMBROCATION

Michel Dupré

Supprime la **FATIGUE**

Guérit Efforts, Entorses, etc.

Assouplit et fortifie les **MUSCLES**

M. Dupré, phien, *Château-du-Loir* (Sarthe). Demand. éch. grat. Dépôt : Pharmacies. Mon fournit. sports et cycles. Paris *A. Tummer*

Flacon	2.60
Fco dom.	3.65
Fco gare	3.40
1/2 Flac.	1.60
Franco	1.95

Photographie Paul BOYER

Hotel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

PRENEZ GARDE, Mada

vous commencez à grossir, et grossir, v vieillir. Prenez donc tous les jours d dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre t restera ou redeviendra svelte. — Le flac 50 dragées est expédié franco par le* LABORAT 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste d TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CER — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*.

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

MESDAMES

Les Véritables **CAPSULES** des **Drs JORET & HOMOLLE**

Guérissent Retards, Douleurs, Régularisent les Époques.

Le Fl. 4'50 Fco. Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

NOUVEAU BAN Accepté à la Socié Chirurgie de Par

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirur Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malad se livrer à tous les travaux sans éprouver de gên sa pression constante, il fait disparaître la hernie et l la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez bandage sans vous en faire *garantir la contention*. En atalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75

11 Avril 1908 — N° 499
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

L'INVITATION DANS LA PRAIRIE

Comme il traversait les prairies interminables du Nebraska, en route vers San Francisco, Montague Roberts vit venir à lui une troupe de cowboys, ayant à sa tête une jeune fille qui montait hardiment à califourchon un broncho rapide. C'était Miss Daisy, la fille du célèbre colonel Cody, qui venait, de la part de son père, prier les intrépides chauffeurs d'accepter à déjeuner avec lui, au cottage dans lequel le fameux Buffalo-Bill s'est retiré, près de North Platte.

(Voir l'article, pages 226, 227, 232 et 233.)

LE RAID NEW-YORK-PARIS (1)

C'est, maintenant, dans les glaces de l'Alaska que les intrépides concurrents de New-York-Paris vont continuer leur audacieuse tentative pour boucler la boucle du globe terrestre ☙ Y parviendront-ils ? ☙ ☙ ☙ ☙

QUAND paraîtra cet article, les concurrents du raid New-York-Paris auront dit adieu pour longtemps aux routes des Etats-Unis. Déjà, la Thomas, débarquée à Valdez depuis lundi dernier, roule sur les plaines de glace de l'Alaska, où ne vont pas tarder à la rejoindre la Zust, la De Dion et la Protos.

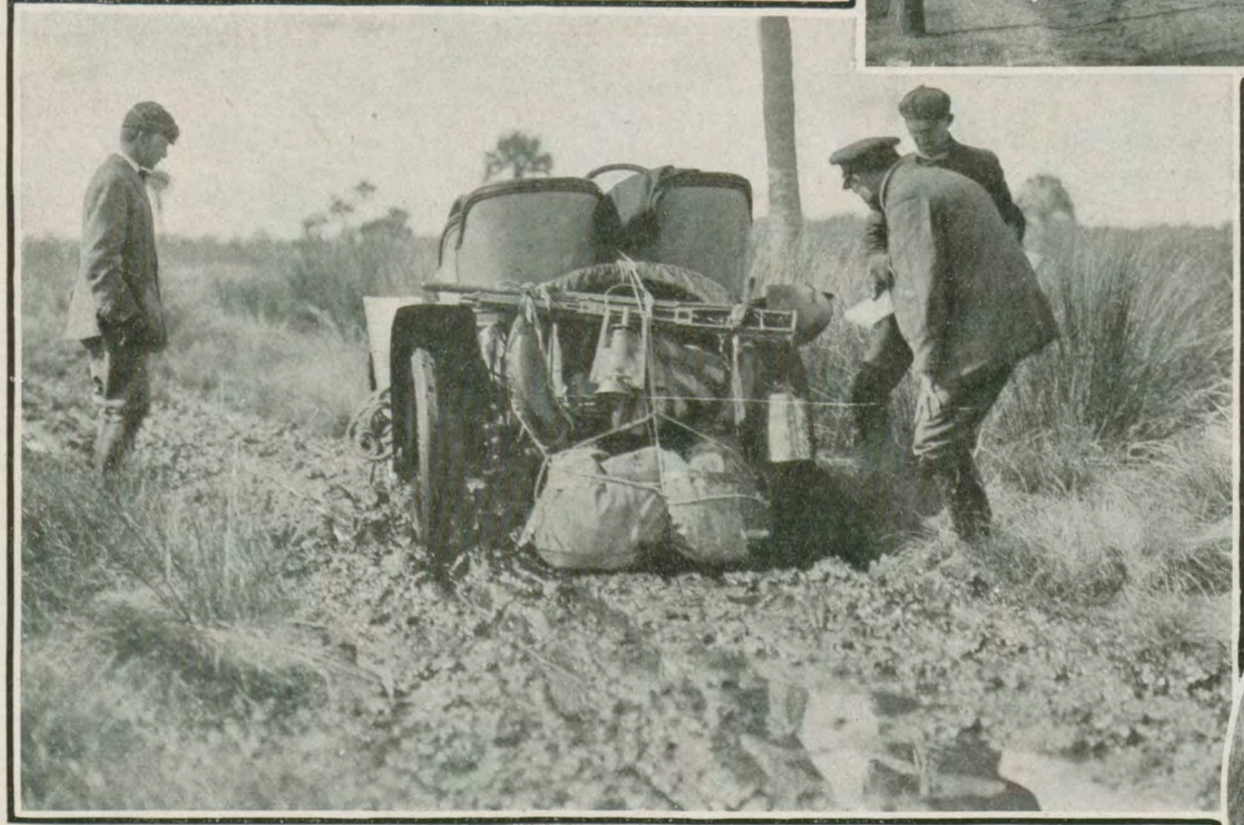
Que devient Godard ? Et Godard ? me direz-vous. Godard ne donne plus de ses nouvelles. Que devient-il ? Mystère, nul ne le sait. Le baron Godard, comme on l'appelait dans la presse américaine, alors qu'il semait sa gaieté sur les routes de l'Indiana et de l'Illinois, est devenu l'énigmatique Godard. Ce qu'on sait, c'est que, dégoûté des routes américaines, las de la neige, de la pluie et de la boue, écœuré des procédés des paysans de l'Illinois, qui lui arrachaient ses dollars, lui volaient ses accessoires,et le débarrassaient de ses appareils, de son cinématographe, et même, ô ironie! de sa fidèle Winchester, Godard, sourd aux séductions du crabmeat cocktail, a abandonné la course.

Il l'a abandonnée, mais il semble bien qu'il avait l'intention de continuer son tour du monde, puisqu'il a embarqué sa voiture à Denison, sur un truck, et qu'il a pris place dans un des confortables sleeping-cars de la Santa - Fé - Chicago railway Cº, se dirigeant non pas vers l'Est, sur New-York, mais continuant toujours vers l'Ouest, sur Frisco, où il est arrivé depuis une quinzaine de jours. Godard est mort pour la Coupe New-York-Paris! Adieu, Godard! s'écrie, sur le mode mineur, René Bures, dans le *Matin*. C'est assez naturel. Il ne faut pas abuser même des meilleures choses. Le chemin de fer est une bonne chose, mais Godard en abuse vraiment trop. Et puis, les Etats-Unis, c'est beaucoup moins désert que la Sibérie. On sait quand même ce qui s'y passe. Mais il n'empêche que si, continuant sa marche, il parvient à traverser l'Alaska et le continent asiatique, Godard n'en reviendra pas moins couvert d'une gloire qu'il aura, en partie tout au moins, méritée.

Où sont les autres ? Les autres concurrents ont montré plus d'énergie que le conducteur de la Motobloc, et de bout en

La maison de Buffalo-Bill.

C'est à North Platte (Nebraska) que le célèbre colonel William F. Cody s'est retiré et qu'il pria Montague Roberts de venir déjeuner avec lui.

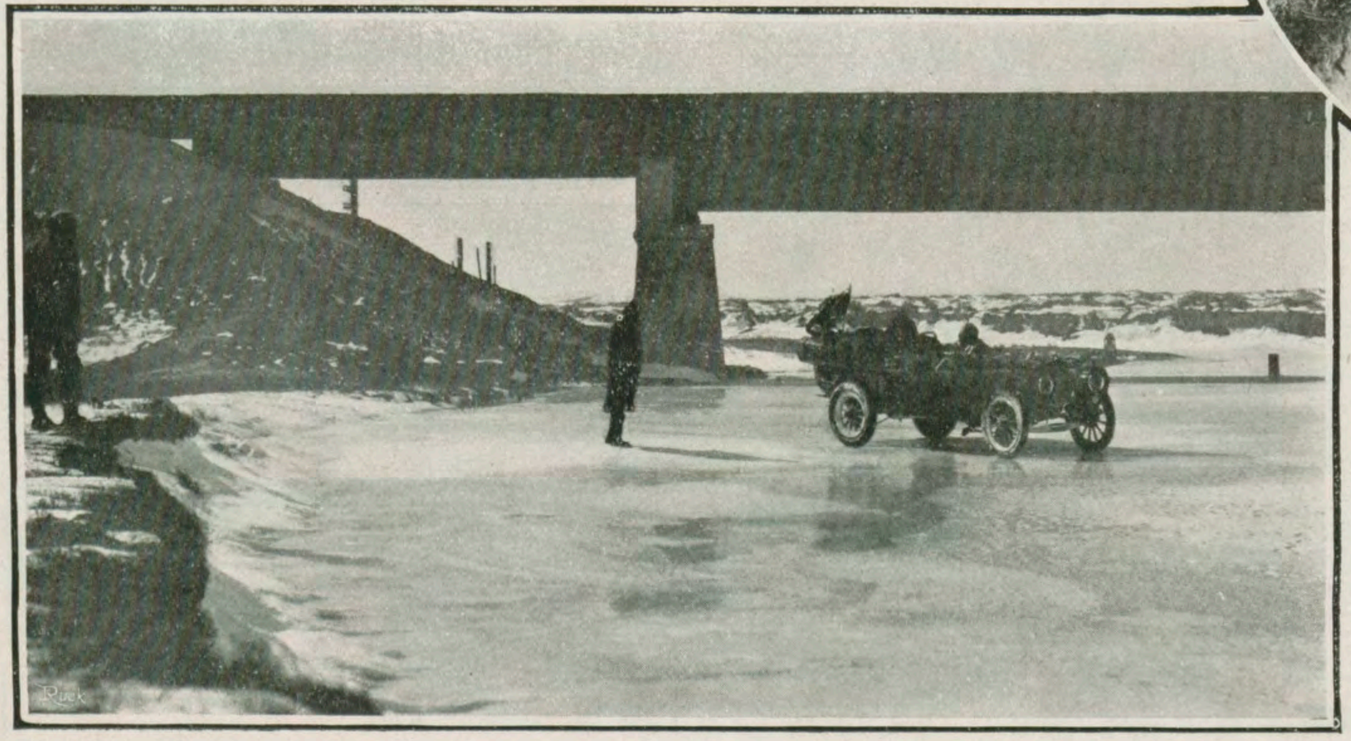


La boue de l'Iowa.

Après les neiges de l'Illinois, il fallut affronter la boue, plus terrible encore, dans laquelle les roues enfonçaient jusqu'au moyeu.

Une route ?

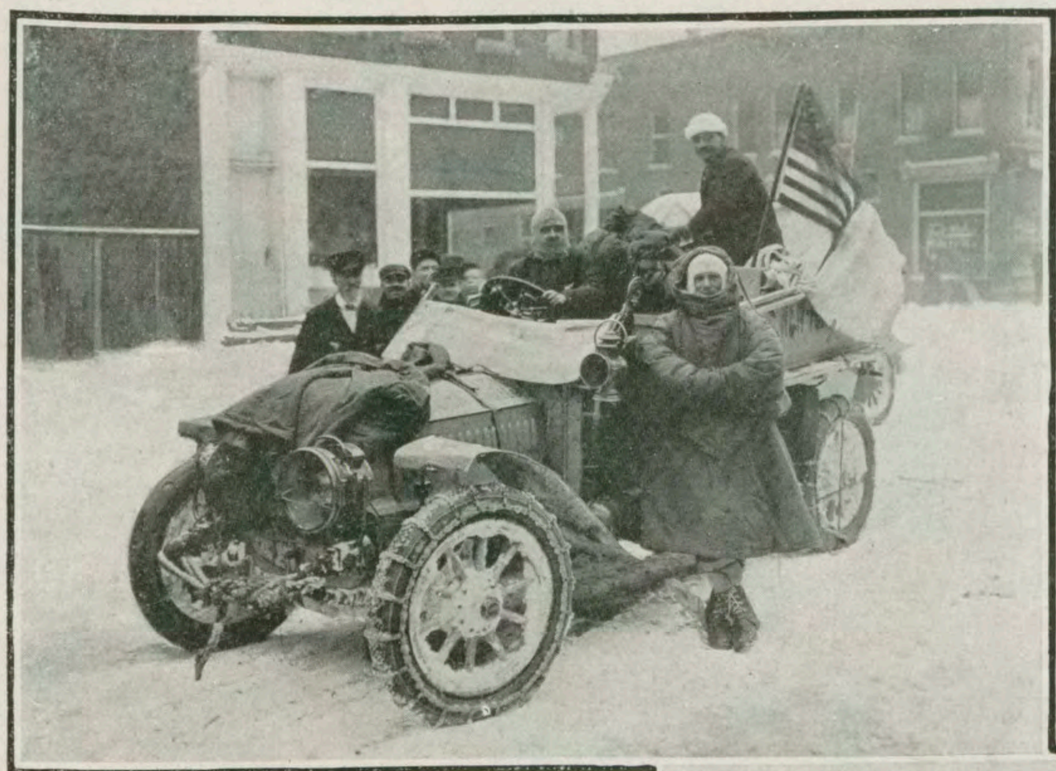
Cette photographie donne une idée des routes américaines. Elle a été prise au environs de Council-Bluffs.



Sur la glace !

Pour éviter un long détour, le pont qu'on aperçoit étant réservé au chemin de fer, on traversa la rivière du Wapsipinicona sur la glace, épaisse de 15 à 20 pieds.

1. Voir les Nos 490 et suivants.



La voiture française à Cedar Rapids.
Malgré sa hâte de rejoindre Sartori, Saint-Chaffray ne reculait pas devant un arrêt de quelques minutes devant l'objectif des photographes. Il n'en est pas moins aujourd hui hors des Etats-Unis. (*Pneus et jantes amovibles* Michelin.)

bout, ils ont accompli par la route, et quelle route ! la traversée du continent américain. Comme cela semblait s'indiquer dès le départ, la voiture américaine a pris la tête. Elle était singulièrement avantagée. Munie d'un moteur beaucoup plus puissant, 60 chevaux, alors que Saint-Chaffray ne dispose que de 30, Sartori de 24 et les Allemands de 40, elle est en outre beaucoup plus légère, n'ayant pas cru devoir s'embarrasser de tous les impedimenta que ses adversaires ont apportés avec eux d'Europe, et dont elle n'a eu besoin de se munir qu'à San Francisco, et même à Seattle ou à Valdez. En outre, elle a bénéficié, sur tout le chemin, de l'avantage considérable qu'elle avait d'être dans son propre pays. Sur tout le parcours, elle a eu pour elle l'aide matérielle et morale de ses compatriotes. Partout, les clubs locaux sont venus au-devant d'elle, et l'on peut dire que jamais Montague Roberts, ou Harold Brinkes qui lui succéda au volant, ne fut abandonné. On peut s'en rendre compte, du reste, par nos photographies. Les conducteurs européens, au contraire, furent, le plus souvent, livrés à leurs seules ressources. Certes, l'accueil qu'on leur réserva dans les villes fut enthousiaste, mais, dans les campagnes, c'est surtout pour leur porte-monnaie que cet enthousiasme se manifesta. Ce n'est qu'en semant autour d'eux les dollars, qu'ils purent obtenir l'aide qui leur fut souvent nécessaire d'ouvriers pour déblayer la neige, de chevaux pour retirer les voitures des fossés où elles étaient dégringolées ou les fondrières dans lesquelles elles étaient enlisées.

Ce qu'ils vont faire

Bref, à l'heure actuelle, tous ont achevé la traversée et couvert les 5.558 kilomètres qui séparent New-York de Frisco. Comme je le disais plus haut, la Thomas y est parvenue la première, le 24 mars, à 2 h. 35 du soir. On se doute de l'enthousiasme frénétique avec lequel elle fut accueillie. Cette victoire est considérée, outre-Atlantique, comme un triomphe de l'industrie américaine. Et nous aurons beau dire que la Coupe se dispute sur New-York-Paris et non sur New-York-San-Francisco, sur 25.000 kilomètres et non sur 5.600, il n'en subsiste pas moins cet argument qui porte, c'est que sur les routes américaines, une voiture américaine a battu trois voitures européennes, de trois nationalités différentes. Alors, à quoi bon acheter des voitures en Europe qui ne sont pas faites pour les routes d'Amérique? Mais, c'est là le danger de toute compétition et, à ce compte-là, il ne faudrait jamais faire de courses; c'est la seule façon de ne pas être battu. Mais, tout au moins, faudrait-il s'efforcer d'égaliser le plus possible les chances.

Ce qui a dégoûté Godard.
Malgré l'entraînement qu'il avait acquis dans Pékin-Paris, Godard n'a pu résister aux routes américaines, et il a pris le train à Denison pour Frisco.

La Thomas a quitté San-Francisco le 23 mars, pour Seattle, où elle a débarqué le 30. Elle n'a fait que changer de bateau et a pris de suite celui de Valdez, et, lundi dernier, elle débarquait au seuil rébarbatif de l'Alaska. C'est Scheuster, le mécanicien qui a fait tout le parcours depuis New-York, qui a pris la direction. Il a avec lui, l'envoyé spécial du *Matin* et du *New-York Times*, Georges Macadam, un mécanicien, et le fameux capitaine Hansen, qui va voir se réaliser son rêve de l'Alaska, après lequel il soupire depuis le départ. Ainsi finit cette légende, que la voiture américaine ne devait pas sortir des Etats-Unis !

La Zust est à San-Francisco depuis dimanche, devançant d'un jour la De Dion. Toutes deux s'embarqueront vendredi pour Seattle, et, peut-être la Protos sera-t-elle arrivée assez tôt pour les accompagner.

Ainsi, s'est terminée la première partie de la formidable expédition. Peut-être, demain, les infortunés vont-ils regretter les routes américaines, contre lesquelles ils ont tant récriminé. Au moins, se trouvaient-ils en pays civilisé. Le télégraphe, la voie ferrée étaient là, en cas d'avarie. Là-bas, ce sera le désert glacé où la panne sera l'abandon, peut-être la mort.

Mais quelle gloire, pour ceux qui auront réussi !

MARCEL VIOLLETTE.

WARNING!
THIS BRIDGE IS PRIVATE PROPERTY AND THE
INDIANA RAILWAY COMPANY
Will not be Responsible for any injury to TRESPASSERS

Sur la voie ferrée.
Aux environs de South Bend, Montague Roberts obtint de la Compagnie de l'Indiana railway l'autorisation de faire suivre à sa voiture la voie ferrée, malgré les règlements draconiens qui interdisent toutes incursions sur les lignes.

LE CONCOURS HIPPIQUE

Un des lauréats les plus applaudis des épreuves militaires a bien voulu nous indiquer les réformes qu'on devrait apporter au Concours hippique

Pour ceux qui viennent en oisifs au Concours hippique, sans y comprendre grand'chose, assister à une série de parcours qui approchent quelquefois la centaine, une question se pose tout d'abord : quel plaisir peut-on avoir à s'exhiber ainsi pour se faire honnir impitoyablement à la moindre faute, et s'exposer à tant de critiques, pour une aussi piètre compensation, en cas de réussite ?

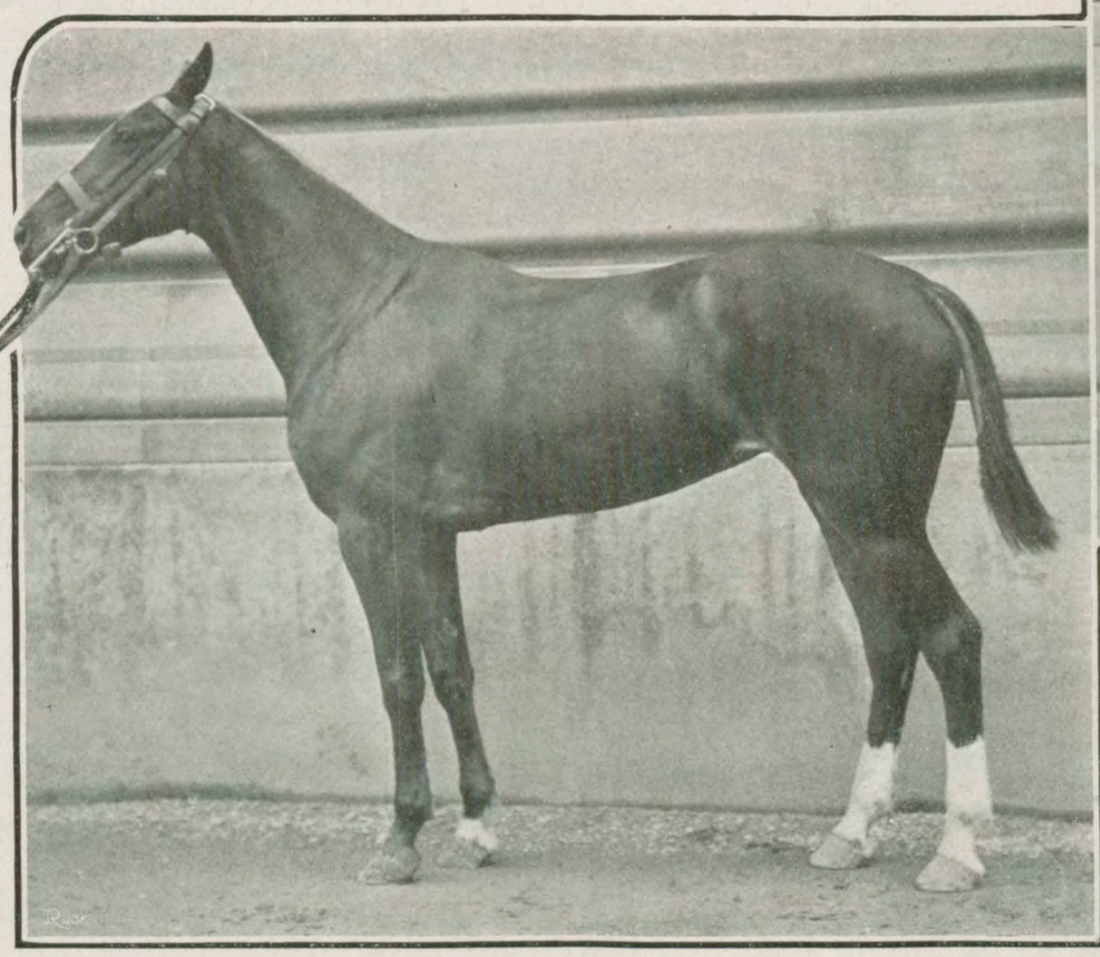
En effet, le programme qui donne la liste des prix nous dit qu'aujourd'hui le premier est de 25 louis, demain il sera de 35 louis, pour arriver, les derniers jours, à cent louis dans la Coupe !

Il est évident qu'il n'y a pas là de quoi rémunérer tant d'efforts.

Jadis, un cheval de concours était le plus souvent un cheval de réforme ou une improvisation de la dernière heure. Les frais étaient minimes, on payait d'audace ; les obstacles le permettaient (toujours les mêmes) et le nombre des concurrents dépassait rarement 20 ou 25 dans les grandes épreuves, pour 4 prix, quelquefois 5. Aujourd'hui, tout est changé : il faut avoir de véritables sujets, généralement payés fort cher, une piste, des hommes spéciaux, s'adonner avec persévérance à un dressage ingrat et essuyer bien des déceptions avant d'obtenir la modeste compensation du flot de rubans ! Mais, heureusement pour le sport hippique, des générations d'officiers et de gentlemen ont appris à se servir utilement d'un cheval, à en tirer un parti excellent, bien que le résultat pour chacun d'eux soit souvent décevant par rapport aux sacrifices qu'il a pu faire.

Runroë.

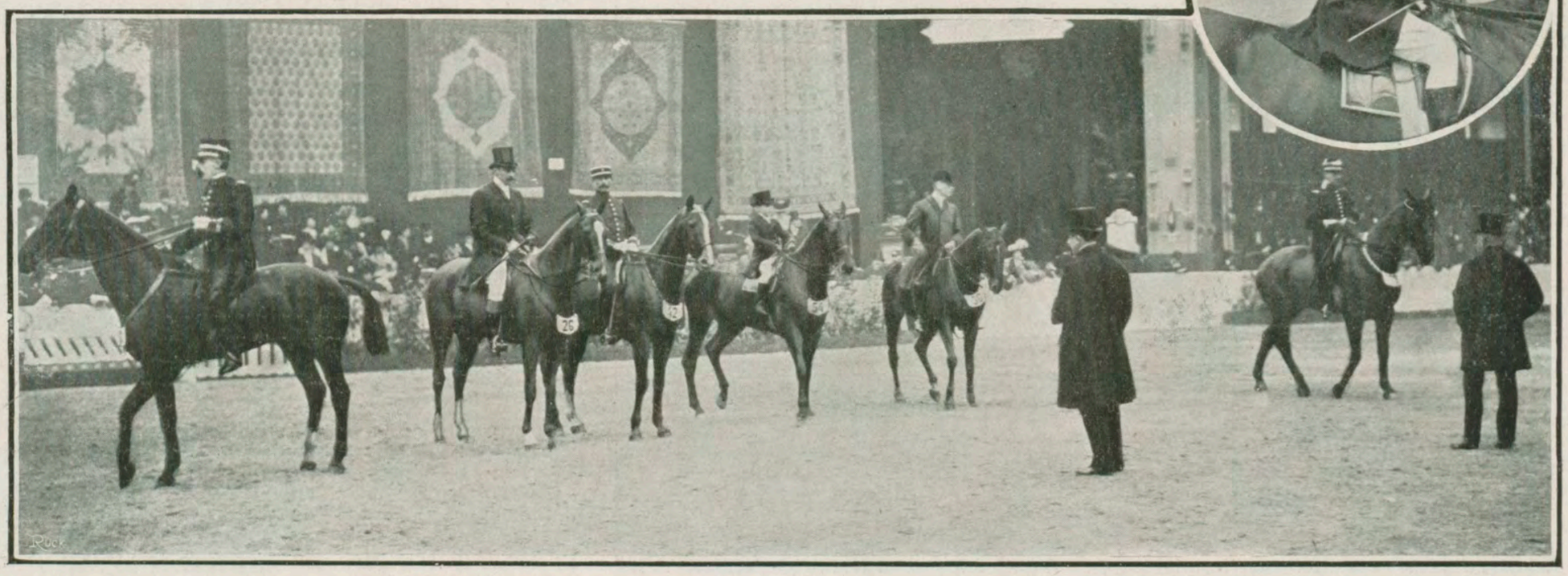
M. Henry Leclerc a remporté le Prix La Haye-Jousselin avec Runroë.



Molly Green.

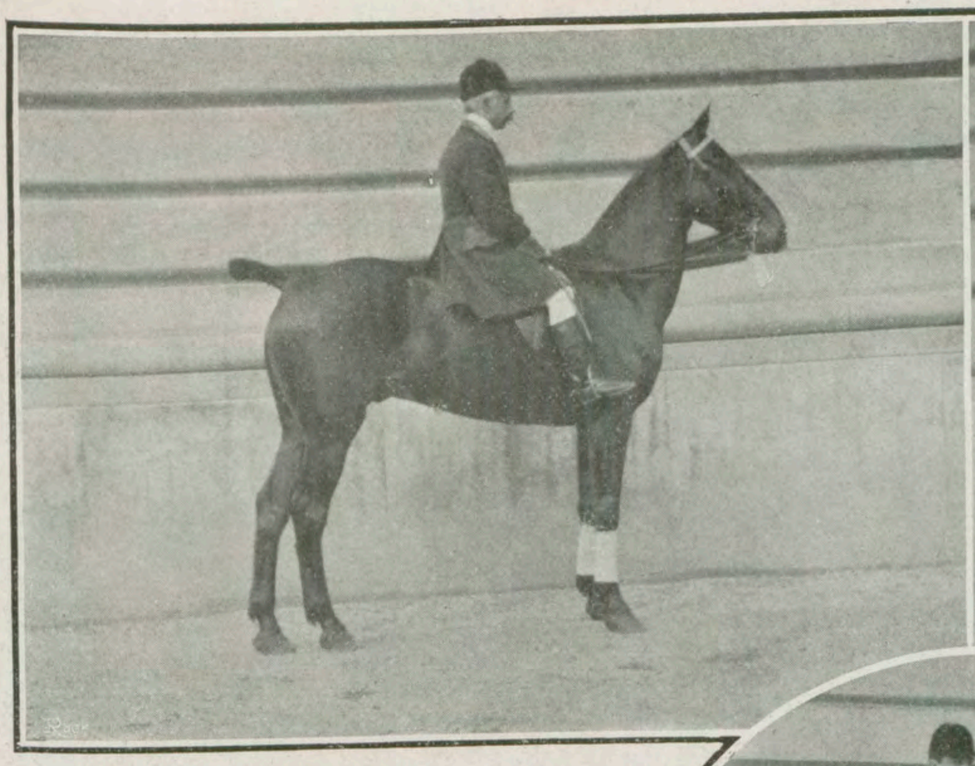
Molly Green, à M. Henry Leclerc, 3e du Prix des Dames. Nous avons donné la semaine dernière le portrait du vainqueur, Shake Hand.

Le succès de nos officiers à Bruxelles, à Ostende, à Turin, à Spa, à St-Sébastien et à Londres ont retenti agréablement aux



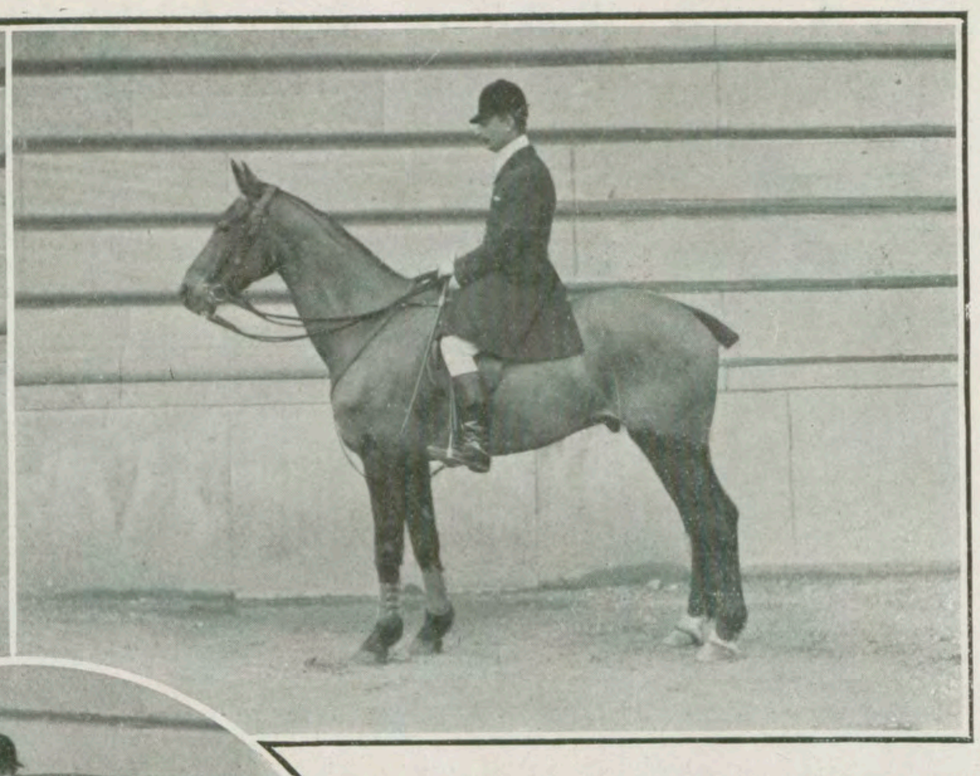
Un groupe de hunters.

Ce groupe de hunters prenait part aux Prix Internationaux pour chevaux de selle. Il y avait plusieurs amazones. L'une d'elles, Mme Jack Goldschmidt, dont nous donnons la photographie dans la page du Bloc-notes, a remporté deux prix. A droite, en haut, le benjamin des concurrents, le petit jockey Bara, âgé de 10 ans et demi.



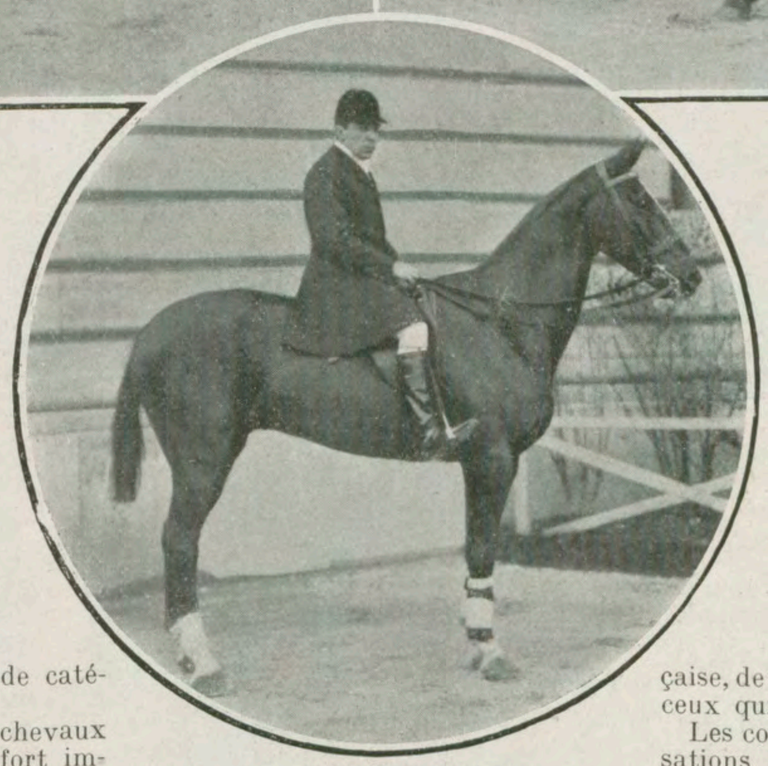
Mascarille.

M. H. de Royé, sur Mascarille, vainqueur du Prix Juigné.



Riquiqui.

M. Bompard, sur Riquiqui, vainqueur du Prix de l'Elevage.



All Fours.

All Fours, monté par M. Lœwenstein, vainqueur de la Coupe offerte par l'International Horse Show de Londres.

oreilles des Français qui en étaient informés par les chroniques.

Sur ce terrain-là, nous sommes parmi les meilleurs, si ce n'est les meilleurs.

S'il est permis de formuler un vœu qui est celui de tous les concurrents, dont le nombre s'accroît chaque année, c'est que des compensations un peu plus sérieuses soient enfin accordées à leurs efforts.

Dans plus d'un prix nous voyons 60 et 80 chevaux inscrits, et le nombre et l'importance des prix ne sont vraiment pas en rapport avec le montant des entrées. Les conditions des épreuves destinées à juger les meilleurs sauteurs confondent trop de catégories.

Dans le même parcours se rencontrent chevaux maiden, vieux routiers, gagnants de sommes fort importantes et chevaux français bénéficiant de décharges.

Les uns ont un parcours de 20 obstacles, les autres en ont un de 25 ; ceux-ci ont des surélévations, ceux-là passent au jour, ceux-là à la nuit et le chronomètre met tout le monde d'accord... en apparence.

Car, s'il simplifie la tâche du jury, le chronomètre n'a jamais classé un sauteur. Sans supprimer son emploi, on pourrait ne pas en faire une méthode exclusive de classement.

Le système belge, qui consiste à faire recommencer le parcours entre les *ex æquo*, est plus équitable (les concurrents conservant le droit de partager entre eux les prix qu'ils préfèrent ne pas recommencer), car on ne peut demander à un cob de galoper comme un pur sang. Et puis, il n'est pas question ici de course. Un minimum de temps est suffisant.

« Le concours hippique n'est pas une course, c'est un concours d'obstacles. » Nos obstacles, trop vieux pour la plupart, demandent à être rajeunis et transformés, et non à être repeints. Le public y trouvera son compte et les concurrents s'en réjouiront. Notre concours se doit à lui-même, après avoir tant fait pour l'équitation française, de se moderniser pour donner satisfaction à tous ceux qui font tant à leur tour, pour lui-même.

Les concurrents trouvent difficilement des compensations aux sacrifices qu'ils s'imposent. L'achat des chevaux, la casse, l'entretien des pistes, les voyages et les entrées sont fort onéreux.

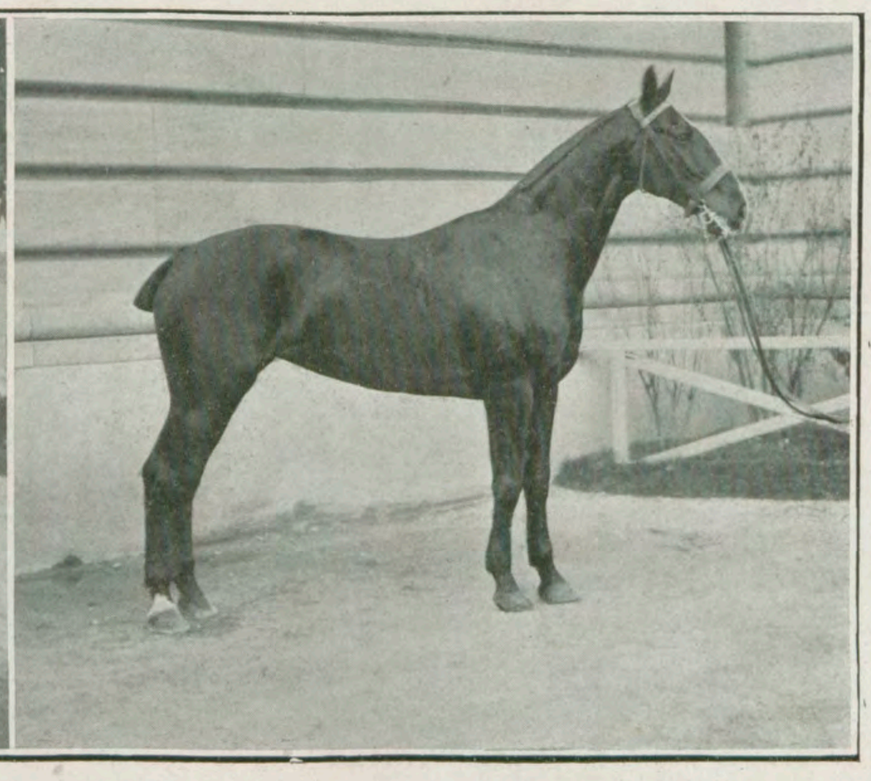
Se doute-t-on que, à Paris seulement, il est payé par les concurrents à la S. H. F. de 13 à 14.000 francs d'entrées (obstacles civils) (11 journées à 60 chevaux en moyenne, en restant plutôt en-dessous).

Ce qui fait que si l'on déduit ce chiffre imposant des 35.000 francs d'allocations, on voit qu'il reste environ 21.000 francs, ce qui est maigre pour récompenser tant d'efforts et de frais.

LIEUTENANT X. X. X.

L'examen des jeunes gens.

Des épreuves sont aussi ouvertes aux jeunes gens de 16 à 20 ans, dont quelques-uns font preuve de science et d'adresse aux concours et aux examens du matin.



Miss.

M. Lœwenstein, sur Miss, a remporté encore le 1er Prix de l'International Horse Show de Londres, faisant dead-heat avec All Fours.

LA REVANCHE DES PARISIENS

Par FERNAND BIDAULT

La finale du Championnat de rugby ✐ Un résultat peu attendu... à Bordeaux ✐ Une équipe qui veut gagner ✐ Le rôle des avants dans une partie ✐ ✐ ✐ ✐ ✐ ✐ ✐ ✐ ✐ ✐ ✐ ✐

Un essai refusé aux Bordelais.

Les Bordelais marquent un essai, et déjà ils laissent libre cours à leur joie, mais il est contesté, et l'arbitre le leur refuse.

Le premier essai du Stade.

Peu après le début de la partie, Vareilles marque le premier essai du Stade, converti en but par Maclos.

L'arbitre.

C'est M. Potter Irwin, arbitre officiel de la Rugby Union d'Angleterre, qui a tenu le sifflet avec beaucoup de tact.

Il était tellement entendu, à Bordeaux, que le Stade Bordelais gagnerait à nouveau la finale du Championnat de France de rugby, qu'on ne fut pas fâché de voir que le titre changeait, cette saison, de propriétaire.

Non que l'on doive se réjouir de l'ennui des joueurs Bordelais, admirables athlètes et charmants camarades, mais parce qu'il est salutaire, pour l'avenir d'un sport, que la même région ne soit pas toujours favorisée par la victoire. Les Parisiens avaient, cette année plus que jamais, engagé dans cette compétition une forte dose d'amour-propre, parce que les polémiques avaient été plus vives, sinon intempestives.

La leçon des pronostics On ne saurait faire, à propos de parties mettant aux prises des équipes de cette valeur, que des pronostics « au petit bonheur ». Et l'on ne s'en fait pas faute. Nos confrères ont émis, avant la bataille, des pronostics divergents, s'en remettant au hasard du soin de les justifier. L'un d'eux, pour être plus sûr de ne point trop errer, en avait émis deux différents...

Et tous ces confrères avaient raison. Le Stade Bordelais pouvait fort bien battre le Stade Français. Le contraire aussi pouvait avoir lieu ; et l'événement l'a prouvé avec une certaine ampleur, capable d'emporter la conviction. Le Stade Bordelais présentait des lignes arrières qu'il était seul à ne pas croire inférieures à celles des Parisiens. Cela ne suffisait pas pour permettre de prédire la victoire de ceux-ci. De bonnes lignes arrières ne servent à rien si les avants ne leur donnent pas le ballon.

Or, les avants des deux équipes étaient de valeur sensiblement égale. Jusqu'à dimanche, les avants bordelais avaient fait preuve, dans toutes les parties où ils avaient été appelés à figurer, d'une ardeur supérieure à celle de leurs adversaires... Et leur équipe avait, à chaque fois, gagné le match. Le Stade Français, au contraire, avait failli perdre plus d'une partie, par le manque d'entrain d'avants certainement aussi habiles que ceux de Bordeaux. Et il avait contre lui le souvenir des précédentes finales du Championnat de France, où sa ligne d'avants, jouant plus mollement, c'est-à-dire moins vite que celle du S. B. U. C. s'était laissé déborder, compromettant son équipe d'une façon irrémédiable.

Il s'était produit, chaque année, dans cette finale, ce qui, depuis plus longtemps encore, se manifeste dans le dernier match du Championnat de Paris, entre le Stade Français et le Racing-Club de France: de deux équipes, dont les éléments possèdent la même science et les mêmes qualités athlétiques, celle dont les avants jouent le moins vite perd la partie.

Il y avait une chance pour qu'il en fût, cette année, de même que les années précédentes; et c'est tout le pronostic qu'on pouvait hasarder au sujet de cette finale du Championnat de France.

Un effort moral... et physique. Or, il en fut tout autrement. J'ignore si le parti pris par les avants du Stade Français fut le résultat d'une longue méditation. Mais dès le début, ils manifestèrent l'intention de jouer vite, ce qui ne veut pas dire bousculer tout, sans méthode et sans art, mais ne pas perdre un instant dans l'application d'un jeu qu'on possède bien.

Et l'on crut remarquer que les joueurs bordelais somnolaient. En réalité, il n'en était rien. Ils jouèrent avec leur ardeur accoutumée, mais ils trouvèrent, en face d'eux, des adversaires jouant avec plus d'entrain qu'ils n'avaient accoutumé de faire dans les précédentes rencontres qu'ils avaient eues ensemble.

La foule envahit le terrain.

L'enthousiasme de la foule fut tel que bientôt elle franchit la balustrade pour aller s'installer le long de la ligne de touche.

Il faut peu de chose pour donner cette supériorité à une équipe qui « veut » l'avoir. Il faut seulement que les avants arrivent vite à la touche et vite en mêlée, qu'ils se dégagent, aussitôt que le ballon est sorti, pour soutenir leurs trois-quarts, ou tomber sur les trois-quarts adverses, selon les circonstances, et qu'à aucun moment du jeu, la moitié d'entre eux, voire leur presque totalité, regarde jouer le reste de l'équipe, sous le prétexte spécieux de reprendre du souffle. Car un avant qui ne peut suivre le ballon, du commencement à la fin d'une partie, ne saurait être un bon avant.

Les avants du Stade Français furent, dimanche, admirables. Une volonté de vaincre, une volonté très lucide, animait leur ligne. Elle fit ce qu'il fallait, ne perdant pas une seconde, cueillant le ballon chaque

Le second essai du Stade.

A la remise en jeu, Icard parvient à franchir la ligne de but des Bordelais. Ce second essai du Stade est suivi d'un second but réussi par Maclos. Soit 10 points. Le Stade a triomphé par 16 points à 3.

fois qu'il était possible de le faire, et le donnant à une ligne de trois-quarts adroite, cohérente, extrêmement rapide et sachant, qualité rare, gagner du terrain.

L'ardeur des Bordelais, qui constituait toute leur supériorité, fut diminuée par l'ardeur des Parisiens. Et ce fut un admirable match, moins par la beauté des péripéties qui nous furent offertes, que par le spectacle d'une volonté collective, triomphant méthodiquement d'adversaires qui étaient les premiers à se proclamer invincibles.

Il y eut, dans cette partie, des joueurs qui brillèrent par un habile emploi de leurs qualités habituelles. Lesieur sut faire des attaques en vitesse vraiment extraordinaires. Vareilles eut des interceptions adroites et déconcerta la défense bordelaise par ses crochets et ses feintes. Mais ce que nous louerons surtout en l'équipe parisienne, c'est la remarquable homogénéité obtenue par des joueurs uniquement décidés à être utiles, sans chercher à tirer profit de qualités particulières. Galichon, Mouronval, Communeau, Duval et surtout Icard — il est peut-être injuste de ne pas citer tous les autres — se dépensèrent sans se reposer une seconde, mais sans chercher pour cela à faire seuls le travail des autres. Et le résultat fut assez remarquable pour que toute louange n'ajoute rien à leur félicité.

Au Stade Bordelais il serait assez difficile de citer quelqu'un. Toute l'équipe joua dans le genre terne : c'est ce qui arrive d'ordinaire à une bonne équipe qui se laisse imposer le jeu de l'adversaire.

Il y eut quelqu'un qui joua très bien : ce fut M. Potter Irwin, arbitre, spécialement importé d'Angleterre. La partie fut, par lui, arrêtée peu souvent. Mais elle le fut chaque fois qu'il le fallait. Et c'est l'art suprême de l'arbitre que de laisser une partie de football dérouler ses péripéties, en ne l'interrompant que lorsqu'une faute donne à une équipe un avantage trop considérable.

FERNAND BIDAULT.

L'essai des Bordelais.

Dans la seconde mi-temps, les Bordelais sauvent l'honneur et l'équipe qui n'a connu qu'une fois la défaite au cours de la saison, avant la finale du Championnat de France, marque un essai. C'est Massé qui en fut l'auteur, mais le but fut manqué.

La Vie au Grand Air

DANS LES NEIGES D'AMÉRIQUE

AU PAYS DES COWBOYS

Dans l'État d'Iowa, la neige fut remplacée par la boue. Les voitures durent voyager pendant des journées en plein marais. L'épaisseur de la couche boueuse atteignait parfois 40 centimètres, et a l'étape, il ne fallait pas moins d'une heure pour débarrasser chaque roue de la carapace qui la couvrait. A droite, un cowboy très intéressé par le spectacle.

LA VOITURE AMÉRICAINE TRAVERSE LES PLAINES DE L'ILLINOIS

On ne peut se faire une idée de l'état des routes aux Etats-Unis. Toute description resterait bien au-dessous de la vérité. En réalité, les routes sont inexistantes, sauf aux abords des agglomérations. Dans les plaines de l'Illinois, disparaissant sous la neige, les voyageurs furent contraints de se diriger à l'aide de la boussole. Ils eurent à traverser de véritables murailles de neige, en suivant à pied les voitures pour les décharger de leur poids.

AUX APPROCHES DE CEDAR RAPIDS

Montague Roberts, qui était alors au volant de la Thomas, fut singulièrement avantagé par l'aide que lui prêtèrent ses compatriotes sur tout le parcours. Le plus souvent, la voiture américaine fut escortée par des chauffeurs de bonne volonté venus au-devant de leur compatriote. Cette aide fit défaut à Saint-Chaffray et aux Allemands.

UN INCENDIE AU MEETING DE MONACO

Un accident survenu la veille du Meeting nous a privés d'un des plus intéressants concurrents, le *Fiat-Gallinari*, brûlé en rade

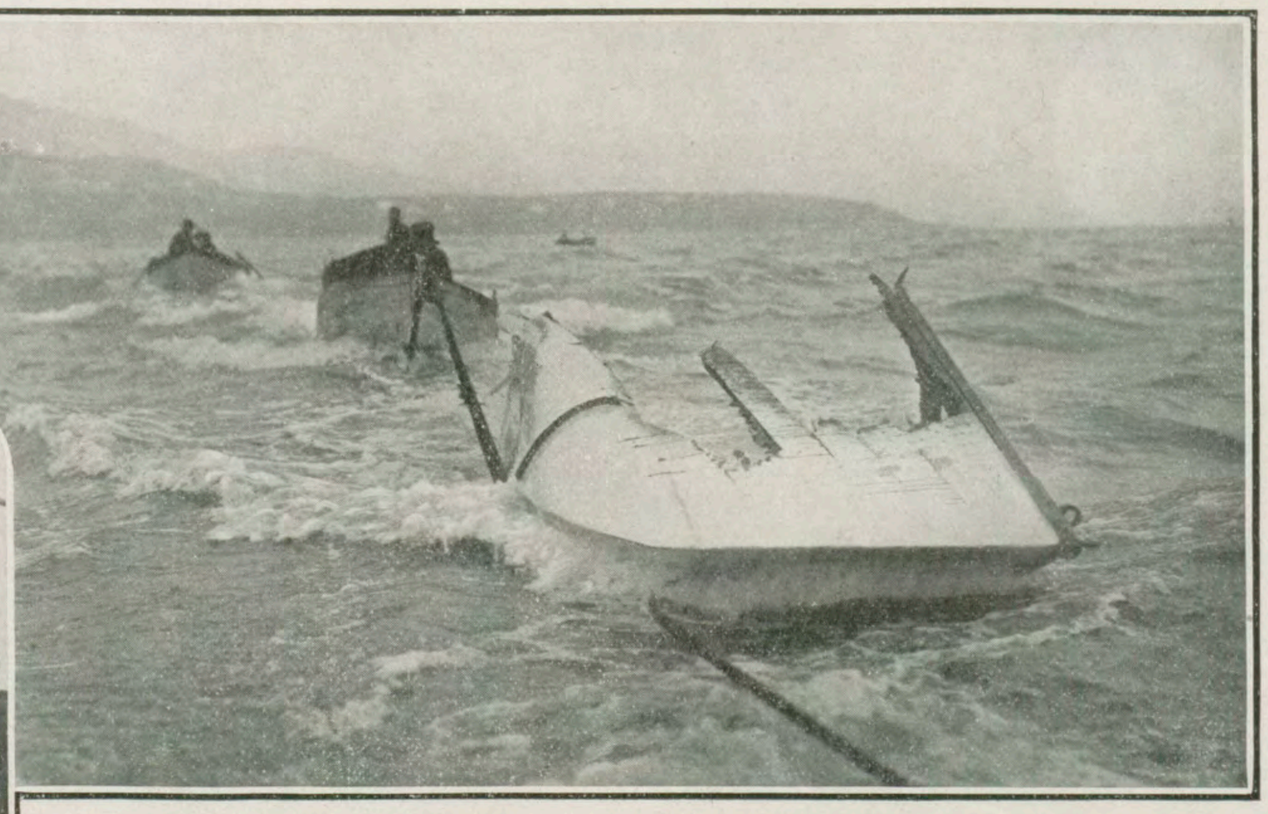
Le meeting de Monaco a commencé dimanche dernier et, dès le premier jour, nous avons pu assister à des luttes impressionnantes. On attendait avec curiosité les débuts de la *Rapière III*. Le nouveau glisseur de Tellier, d'une conception, nous l'avons dit, tout à fait nouvelle, s'est fort bien comporté. Le temps, il est juste de le dire, mauvais le matin, s'était remis au beau l'après-midi. Mais enfin, la lame était encore dure, et la « Boîte à Musique » comme on l'a dénommée, à cause de sa forme bizarre, n'en a pas moins fait les 50 kilomètres en 57 m. 42 s., soit 51 kilom. 995 à l'heure. En ligne droite, le glisseur ferait beaucoup mieux, car il perdait du temps à chaque virage. On s'en apercevait d'autant mieux, que le *Delahaye-Nautilus II*, qui s'est classé second, regagnait à chaque bouée sur le bateau de Tellier. Il a couvert la distance en 1 h. 37 s. soit 49 kilom. 500 à l'heure. Ces deux vitesses, avec des moteurs de 155 millimètres, sont très jolies, et elles correspondent à deux formes tout à fait différentes de coque, on peut dire à deux écoles.

Un accident, où tout s'est borné, heureusement, à des dégâts matériels, est venu attrister la journée des essais. Le *Fiat Gallinari*, le superbe racer italien de deuxième catégorie, une des curiosités du Meeting, a été détruit par un incendie. Il faisait des essais en rade quand, on ne sait pas au juste pour quelle cause, probablement à la suite de la rupture des inflammateurs, trop faibles, le feu prit au carburateur et, en quelques minutes, le beau racer ne fut plus qu'un brasier d'où jaillissait une épaisse fumée noire. Les cinq hommes qui le montaient, dont Gallinari, furent sauvés par le remorqueur *Provençal*.

F.-A. Wheel.

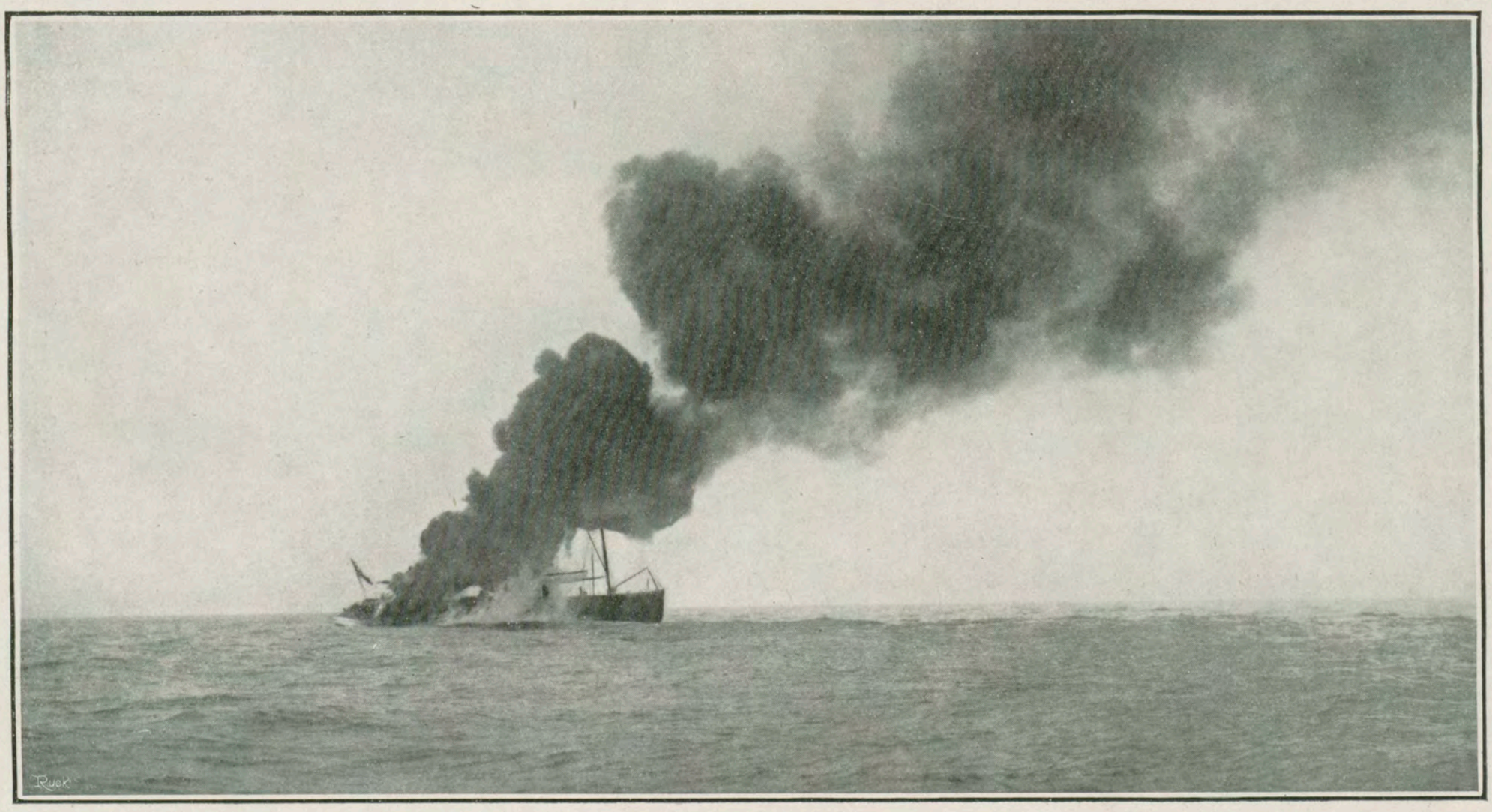
A la recherche des épaves.

On ne put sauver que des débris de la coque. Les moteurs — deux moteurs 8 cylindres de 200 chevaux chacun — ont coulé par 40 mètres de fond.



Après l'incendie

Les canots de service amenant à bord du Provençal *ce qui reste du* Fiat-Gallinari.



L'incendie du *Fiat-Gallinari*.

C'est au cours des essais que l'incendie se déclara subitement à bord du racer italien. Le remorqueur Provençal, *du Comité des courses, arrivé aussitôt au secours des sinistrés, sauva les cinq hommes qui composaient l'équipage.*

LE MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

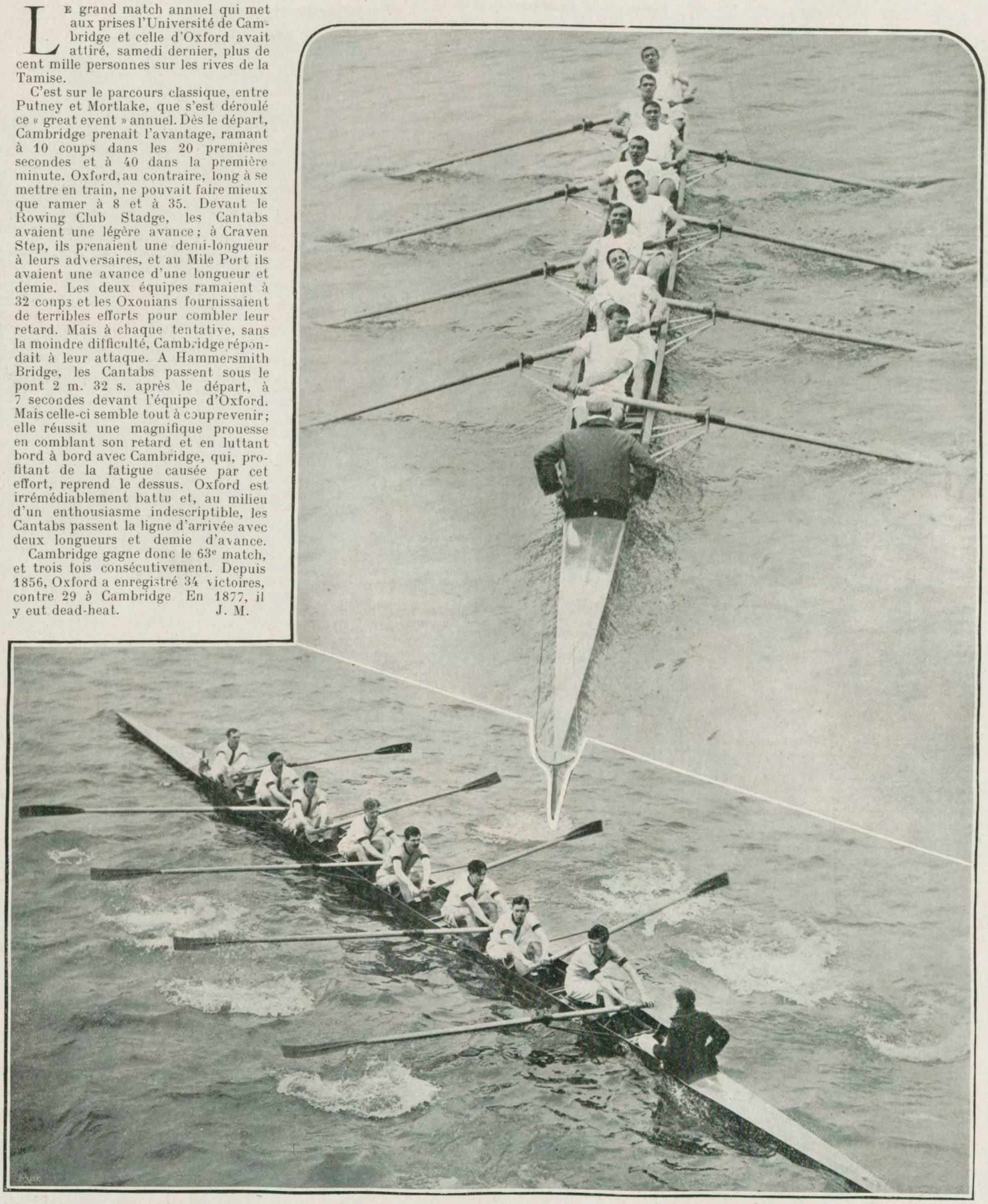
Ce match célèbre a été remporté par l'équipe de Cambridge, qui a triomphé par deux longueurs et demie
C'est la troisième fois consécutive que les Cantabs sont vainqueurs

Le grand match annuel qui met aux prises l'Université de Cambridge et celle d'Oxford avait attiré, samedi dernier, plus de cent mille personnes sur les rives de la Tamise.

C'est sur le parcours classique, entre Putney et Mortlake, que s'est déroulé ce « great event » annuel. Dès le départ, Cambridge prenait l'avantage, ramant à 10 coups dans les 20 premières secondes et à 40 dans la première minute. Oxford, au contraire, long à se mettre en train, ne pouvait faire mieux que ramer à 8 et à 35. Devant le Rowing Club Stadge, les Cantabs avaient une légère avance ; à Craven Step, ils prenaient une demi-longueur à leurs adversaires, et au Mile Port ils avaient une avance d'une longueur et demie. Les deux équipes ramaient à 32 coups et les Oxonians fournissaient de terribles efforts pour combler leur retard. Mais à chaque tentative, sans la moindre difficulté, Cambridge répondait à leur attaque. A Hammersmith Bridge, les Cantabs passent sous le pont 2 m. 32 s. après le départ, à 7 secondes devant l'équipe d'Oxford. Mais celle-ci semble tout à coup revenir ; elle réussit une magnifique prouesse en comblant son retard et en luttant bord à bord avec Cambridge, qui, profitant de la fatigue causée par cet effort, reprend le dessus. Oxford est irrémédiablement battu et, au milieu d'un enthousiasme indescriptible, les Cantabs passent la ligne d'arrivée avec deux longueurs et demie d'avance.

Cambridge gagne donc le 63e match, et trois fois consécutivement. Depuis 1856, Oxford a enregistré 34 victoires, contre 29 à Cambridge En 1877, il y eut dead-heat.

J. M.



L'équipe d'Oxford.

L'équipe d'Oxford a été, pour la troisième fois de suite, battue par les Cantabs. Elle a succombé avec un retard de 2 longueurs et demie.

L'équipe victorieuse.

Dès le départ, les Cantabs prouvèrent leur supériorité, ramant à 40 coups à la minute, tandis qu'Oxford ne pouvait faire mieux que 35.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Les nouveaux fourgons automobiles servant à évacuer les malades sur les hôpitaux, en Angleterre.

LE BON HOTELIER

On sait que le Touring-Club de France a entrepris la lourde tâche de transformer les hôtels de France. C'est une des besognes à laquelle il s'est attelé dès sa création, et je me rappelle que l'annuaire de 1891, le premier en date de cette série d'intéressants petits volumes, contenait une liste d'hôtels recommandés. La direction de ce service était assurée par un vieux routier, doublé d'un gourmet, Alfred Satie, mort depuis, qui l'avait pris à cœur et qui écrivait aux hôteliers de longues lettres exprimant les desiderata des sociétaires.

En principe, quand on se fie aux indications de l'annuaire on n'est pas trop déçu. Mais il y a cependant des exceptions. Le chef de bureau dans le ressort duquel entre le service des hôtels est bien obligé de s'en rapporter aux renseignements qui lui sont donnés par le délégué. Or, les relations locales, des considérations de voisinage ou de politique peuvent influer sur l'impartialité de celui-ci.

C'est aux sociétaires qui voyagent de faire part de leurs observations et je n'y manque pas pour ma part. C'est ainsi que l'an dernier, dans une grande plage d'un pays voisin de la France, où les hôtels se comptent par centaines, le T. C. F. recommande deux hôtels. Le premier est situé sur la digue, un peu en dehors du mouvement, mais enfin... ; l'autre est une véritable maison borgne, sur le port, avec en bas un cabaret louche, où ne fréquentent que les matelots. J'ai rougi, pour ma part, d'y voir accroché le panonceau aux trois couleurs.

Appelé, tout récemment, dans une importante ville du Centre, je descendis, sur la foi de l'annuaire, dans un hôtel dont le nom était suivi de l'indication *Lauréat du Concours du Bon Hôtelier*. Je m'attendais à trouver quelque chose de tout à fait extraordinaire, chambres confortables, cuisine de premier ordre. Or, dans cette ville de plus de 60.000 habitants, l'hôtel recommandé était une bonne auberge à rouliers, située dans un faubourg et où l'odeur du fumier se mêlait péniblement a celle des fourneaux. Accueil aimable, familier même, mais j'avoue que je fus un peu déçu.

Avis aux services du T. C. F.!

MARCEL VIOLLETTE.

La voiture que l'Automobile-Club de Nice a mise gratuitement au service des hôpitaux niçois pour les blessés.

CYCLISME

Le champion routier Petit-Breton se promenant en voiturette, avec Giuppone, aux environs de Nice.

LES CRACKS DE DEMI-FOND

En ce moment, quelques stayers se disputent avec une opiniâtreté digne d'éloges des courses qui varient entre 50 et 100 kilomètres. Une semaine ce sera Darragon qui tentera de vaincre Walthour, Parent, Guignard et Contenet, tandis que la semaine suivante ce sera au tour de Parent d'essayer de battre Darragon, Contenet, Guignard et Walthour. Evidemment, au premier abord, cela manque de variété, mais comme rien n'est nouveau sous le soleil, nous aurions mauvaise grâce à nous en plaindre. Et puis, ce qu'il y a de charmant avec les courses de demi-fond, c'est qu'un dimanche Darragon se promènera autour de ses adversaires, que le dimanche suivant ce sera Parent, tandis que la semaine d'après Walthour étouffera tous ses concurents.

En somme, on ne peut mieux faire du socialisme en action. Il y a place pour tous au soleil, tous mangent un morceau du gâteau, tous sont heureux.

Mais le sport a-t-il lieu d'être aussi satisfait ? Il est vrai que comparer le sport aux épreuves derrière motocyclettes semble une antinomie flagrante. Le sport ne s'en remet pas au hasard, il demande aux hommes de fournir un effort qui ne sera pas stérile.

J'ai beau chercher le but sportif de ces courses, je ne trouve que le côté malsain, c'est-à-dire le plaisir honteux du public, qui adore voir des gens tourner en rond, dans l'espoir d'assister à des chutes plus ou moins graves. Evidemment, c'est une opinion et, en ces temps ci, où l'on ne guillotine plus, elle est encore plus soutenable. Mais quel abîme la sépare du véritable sport!

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 29 mars au 3 avril.

CYCLISME

Dimanche 29 mars.

Vélodrome d'Hiver. — *Match Jacquelin-Van den Born* : 1. Van den Born ; 2 Jacquelin.

Course de 80 kilomètres derrière motos : 1. Darragon, en 1 h. 0 m. 11 s. 3/5 ; 2. Walthour ; 3. Guignard ; 4. Parent.

ATHLÉTISME

Dimanche 29 mars.

St-Maur. — *Championnat de Cross-Country de l'Union des Sociétés de Préparation militaire* : 1. L. Panier (E. P. V) ; 2. Klinprinz (P. L. M. B.) ; 3. Mellinger (P. L. M. B.)

HIPPISME

Dimanche 29 mars.

Longchamps — *Prix La Bourse* (2 200 mètres) : 1. Eastman au baron E. de Rothschild (M. Henry) ; 2. Viscos ; 3. La Belle II. (4 partants.)

Prix de Fontainebleau (2.200 mètres) : 1. Quintette, à M. E. Deschamps (G. Stern) ; 2. Talo Biribil ; 3. Valda. (3 partants.)

Prix Perplexité (2.000 mètres) : 1. Myram, à M. Ed. Blanc (G. Stern) ; 2. L'Inconnu ; 3. Kinkajou. (5 partants.)

Jeudi 2 avril.

Auteuil. — *Prix Fould* (haies 3 500 mètres) : 1. Pignerol, au comte Guy Le Gonidec (A. Carter) ; 2. Rossinante ; 3. Agrippa II. (10 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

L'Annuaire Général de l'Union Vélocipédique de France, complètement mis à jour pour l'année 1908, vient de paraître.

Il contient, avec la liste des maisons recommandées, qui sont au nombre de plus de 3.000, les adresses des membres du personnel Consulaire, des délégués sportifs, des sociétés cyclistes françaises ; il indique les centres de tourisme et d'excursions, les services de correspondance entre les gares et les localités non desservies, les hôtels, cafés, mécaniciens.

Il comprend en un seul volume d'un format très portatif : d'une part tout ce qui concerne le Sport et le Tourisme cyclistes en France ; d'autre part, tous les documents pouvant intéresser les touristes voyageant à l'étranger : passages en douanes, règlements de circulation, etc.

L'annuaire est remis gratuitement à tous les membres individuels et à toutes les sociétés le réclamant au secrétariat de l'U. V. F., 6, bd des Italiens, Paris.

Il est envoyé franco contre un franc en mandat-poste ou timbres à toute personne écrivant à la même adresse.

ATHLÉTISME

Gadbin, qui vient de se tuer à Berlin, en effectuant le saut de la mort, exercice dont nous avons publié des photographies.

LE SUICIDÉ VIVANT EST MORT

L'athlète Gadbin qui l'année, dernière, se faisait écraser chaque soir aux Folies-Bergère par une automobile, avait découvert un nouveau système pour faire frissonner le public. Nous avons publié, il y a quelques mois, des photographies le représentant en train d'effectuer son exercice, qu'il intitulait — le pauvre garçon ! — « Le suicidé vivant ». D'une plateforme située à 18 mètres de haut, Gadbin s'élançait dans le vide, il franchissait ainsi 12 mètres et se recevait, sur le thorax, sur un plancher incliné. Evidemment, l'effet de terreur désiré était produit au dela de toute idée, car le danger n'échappait à personne. Un jour Gadbin vint nous voir a la *Vie au Grand Air* :

— Il y a de quoi se tuer, avec votre nouveau système, lui dis-je.

— Je le sais bien, me répondit-il, mais aujourd'hui il faut ça pour gagner sa vie.

Pour gagner sa vie, il faut la perdre ! Quelle logique, mon Dieu ! Car ce qui devait arriver est arrivé, le malheureux athlète, ayant mal calculé son exercice, qu'il présentait dans un cirque berlinois, s'est reçu, non point sur la cage thoracique, mais sur le ventre, qui s'est ouvert comme avec une faux.

Pauvre Gadbin, tu as été victime de l'ignoble volupté que les gens éprouvent au spectacle de ceux qui risquent leur peau. Dans quel siècle vivons-nous et quelle piètre idée devons-nous avoir de nos contemporains dont le désir le plus ardent est d'assister à la mort d'autrui ! Espérons que ce nouvel accident, assassinat du public, engagera qui de droit à interdire, à l'avenir, semblables exhibitions.

J. M.

HIPPISME

Appendicite, à M. Goodacre (Broquert) walk-over, à Pau, dans le 2e Prix de la Société des Steeples.

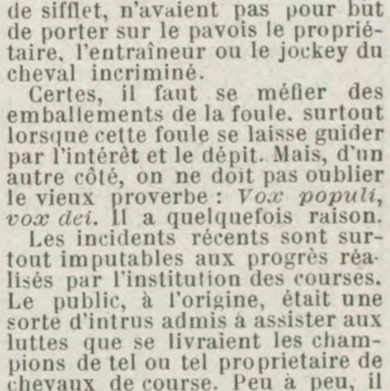
INCERTITUDE DE TURF

Il y a déjà longtemps que cette fameuse incertitude du turf a été qualifiée de glorieuse ; cela a suffisamment duré. D'abord pourquoi glorieuse ? On pourrait plutôt la juger funeste pour la bourse des parieurs. Il faudra d'ailleurs lui trouver bientôt, pour certains cas, un qualificatif, qu'il faudra chercher parmi les adjectifs exprimant l'idée contraire a celle de la gloire. En effet, depuis quelque temps, les spectateurs de la pelouse ont, à différentes reprises, marqué leur mécontentement par des ovations à rebours, qui, formées de vociférations et de coups de sifflet, n'avaient pas pour but de porter sur le pavois le propriétaire, l'entraîneur ou le jockey du cheval incriminé.

Certes, il faut se méfier des emballements de la foule, surtout lorsque cette foule se laisse guider par l'intérêt et le dépit. Mais, d'un autre côté, on ne doit pas oublier le vieux proverbe : *Vox populi, vox dei*. Il a quelquefois raison.

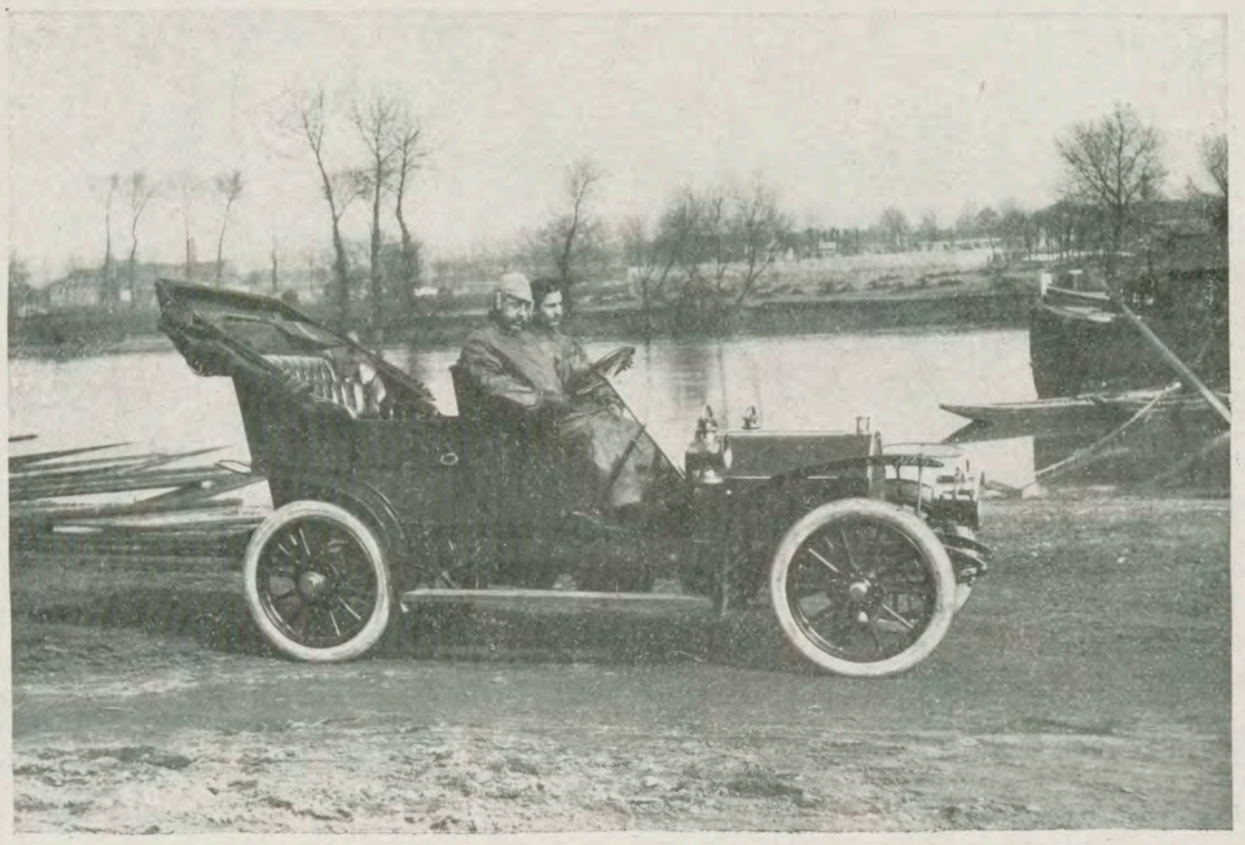
Les incidents récents sont surtout imputables aux progrès réalisés par l'institution des courses. Le public, à l'origine, était une sorte d'intrus admis à assister aux luttes que se livraient les champions de tel ou tel propriétaire de chevaux de course. Peu à peu, il s'est intéressé a ces luttes ; il y a même pris une part plus active lorsque l'industrie privée des bookmakers lui a permis de parier sur le résultat des épreuves disputées sous ses yeux. Plus tard, cette industrie privée a été remplacée par une exploitation publique, le Pari Mutuel, cette socialisation des mises plus facile à réaliser que la socialisation des moyens de production. Ainsi traité sur le même pied que le propriétaire lui-même, le public s'est mis à travailler la partie ; il est aidé d'ailleurs par les renseignements de toutes sortes qui lui sont fournis par les journaux sportifs. Il est donc devenu un sportsman accompli : il connaît toutes les performances, les aptitudes, les particularités. Il fait le papier tout comme un handicapeur. Il ne faut pas s'etonner, après cela, lorsque, devant un résultat déroutant toutes les probabilités, il en marque quelque étonnement. Au pesage, on sourit finement ; à la pelouse, on montre le poing. C'est une différence de milieu, voilà tout.

BOIARD.



Mme Goldschmidt, l'une des meilleures et des plus intrépides écuyères de concours hippique de France.

UN RAID REMARQUABLE



M. Borde, sur une 14-18 chevaux Ariès, vient d'accomplir un raid peu banal, allant de Paris à Prague, soit 1.200 kilomètres. Parti de Paris le samedi matin, il est arrivé à Prague le dimanche dans l'après-midi, malgré toutes les difficultés du parcours. (Pneumatiques *Continental*.)

LE CHAMPIONNAT DU CHEVAL D'ARMES

Par LOUIS D'ASTIER

Le propriétaire d'écurie de courses, M. Louis d'Astier a bien voulu nous donner cet article pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*

Pour reposer la monture.

Le lieutenant Perez, du 11e dragons, qui a obtenu un flot, tient son cheval Icône par la bride.

De toutes les épreuves disputées au Concours Hippique, l'une des plus importantes, au point de vue utilitaire, est sans contredit, le Championnat du cheval d'armes. Ce championnat supprime toute la partie hasard, qui joue un grand rôle dans les autres prix et demande de la part du cheval, et surtout de la part de l'officier, une valeur qui n'est pas toujours requise dans ce genre de sport.

Vous savez en quoi consiste cette solennité. Elle se divise en quatre parties, qui répondent chacune aux qualités essentielles que doit posséder le cheval de guerre, ou plutôt le cheval d'armes idéal : une épreuve de dressage au manège, une épreuve sur route, destinée à démontrer l'endurance de la bête ; un parcours de steeple à Vincennes, qui prouve l'aptitude à franchir les obstacles en plein train ; enfin, du saut d'obstacles raccourci. Ce Championnat met ainsi en relief l'habileté et l'énergie du cavalier en même temps que le dressage et la préparation du cheval, d'où son utilité et son intérêt qui reposent un peu des autres épreuves plus factices.

Est-on parvenu à l'idéal ? Quelques légères critiques peuvent être adressées aux organisateurs. Les notes obtenues au manège ont sur le classement final une influence prépondérante. La cote y est la plus forte. Et en somme, on peut objecter qu'il est inutile de pousser aussi loin le dressage du cheval d'armes. Il est vrai que c'est là que s'affirment le mieux la science du cavalier et la souplesse du cheval. Pourtant, sans être excellente au point de vue de haute école, une bête peut fort bien être parfaite comme cheval d'armes. Il semble que tout en conservant cette épreuve, dont l'importance est évidente, on pourrait en abaisser le coefficient : les *ex æquo* sont peu à craindre, les qualités d'écuyer étant beaucoup plus rares ou moins cultivées que celles de cavalier d'extérieur.

La partie relative à l'endurance consiste dans un parcours de 60 kilomètres à couvrir en 3 h. 45, soit à une moyenne de 16 kilomètres à l'heure. Cette épreuve est un peu anodine. Comme ils sont rares, les chevaux qui ne peuvent se classer dans les limites imposées ! Seuls, quelques infortunés n'y obtiennent point le maximum. Il serait à désirer que, sans demander au cheval de fournir une performance au-dessus de ses forces, on augmentât un peu la difficulté de cette promenade de santé. Beaucoup d'officiers, et je suis de leur avis, désireraient disputer le steeple aussitôt après l'arrivée. Il est certain que l'épreuve serait beaucoup plus décisive et qu'on obtiendrait ainsi une élimination qui laisserait en présence l'élite des engagés.

En ce qui concerne le steeple disputé sur l'hippodrome de Vincennes, il convient de louer les organisateurs. Les années précédentes, les cavaliers couvraient par quatre ce parcours de 4.000 mètres, comprenant 14 obstacles. Une limite de 9 minutes était exigée. Nous venons d'assister à une innovation : le steeple individuel. Il est certain que de cette façon, le jury se rend bien mieux compte de la franchise du cheval. Par quatre, il était rare de voir une bête dérober. En bons moutons de Panurge, elles s'imitaient. L'une franchissait l'obstacle, les autres suivaient. Quoique le saut en ligne ne fût pas exigé, les concurrents n'étaient presque pas séparés. De là, un doute dans l'esprit des juges. Tel cheval aurait-il passé s'il avait été seul ? Maintenant, tout ceci a été modifié, et on ne saurait trop louer la Société Hippique Française de son initiative.

Quant à l'épreuve de concours hippique, la plupart des officiers, — je parle bien entendu de ceux dont les efforts ne reculent pas devant la difficulté, ceux qui se sont donné la peine d'amener leur cheval fin prêt, — lui reprochent d'être trop simple. Ils préféreraient des obstacles plus importants, ce qui permettrait de mieux juger de la puissance de la monture, et moins réguliers, ce qui donnerait au cheval le moyen de prouver sa franchise, au cavalier

A l'Octroi.

Le lieutenant de Tournemire, sur Anita, précède le lieutenant Thénier, sur Pancrace.

Le septième groupe.

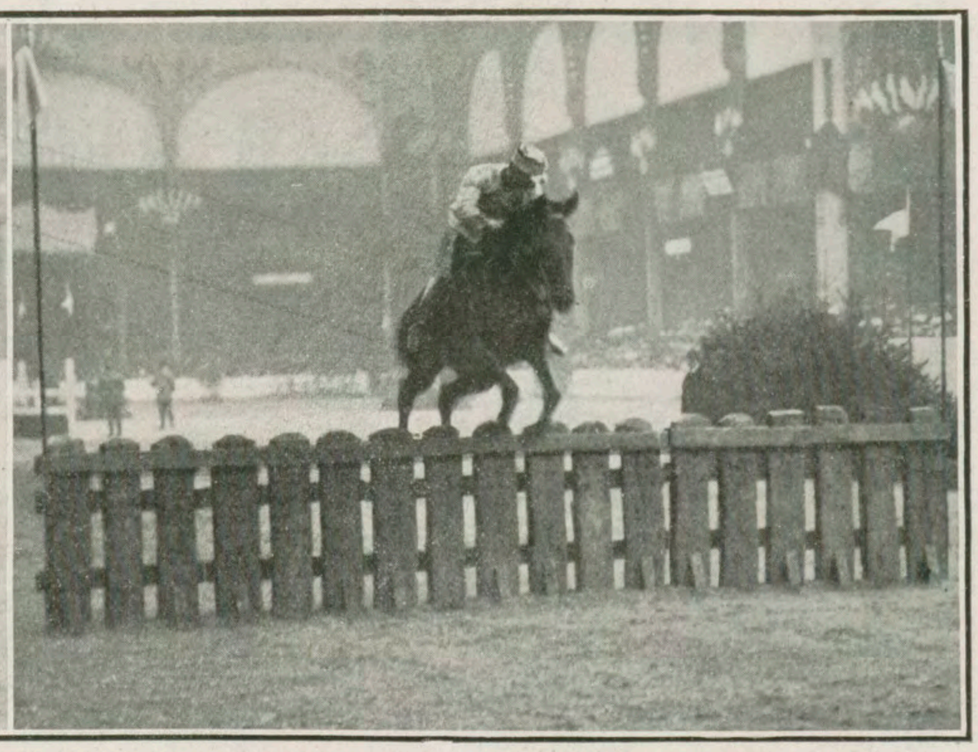
De gauche à droite : le lieutenant de Vaussay, sur Wladimir ; le vétérinaire Chappet, sur Passeport (du 7e groupe), et le vétérinaire Relier, sur Le Périllas (du 2e groupe).

L'arrivée du premier.

L'ordre d'arrivée ne comptait naturellement pas pour le classement. C'est le lieutenant Badet, du 25e d'artillerie, sur Loup, avec lequel il a remporté le 3e prix, qui a terminé le parcours le premier. De gauche à droite : les commandants Consigny, Bastien, Aubry, les généraux Hély d'Oissel, Virvaire, Duparge et Trémaux.

Nitrate.

Nitrate, pur sang, monté par le lieutenant des Moutis, du 17e chasseurs, quatrième du Championnat du Cheval d'armes.



Merry Duke.

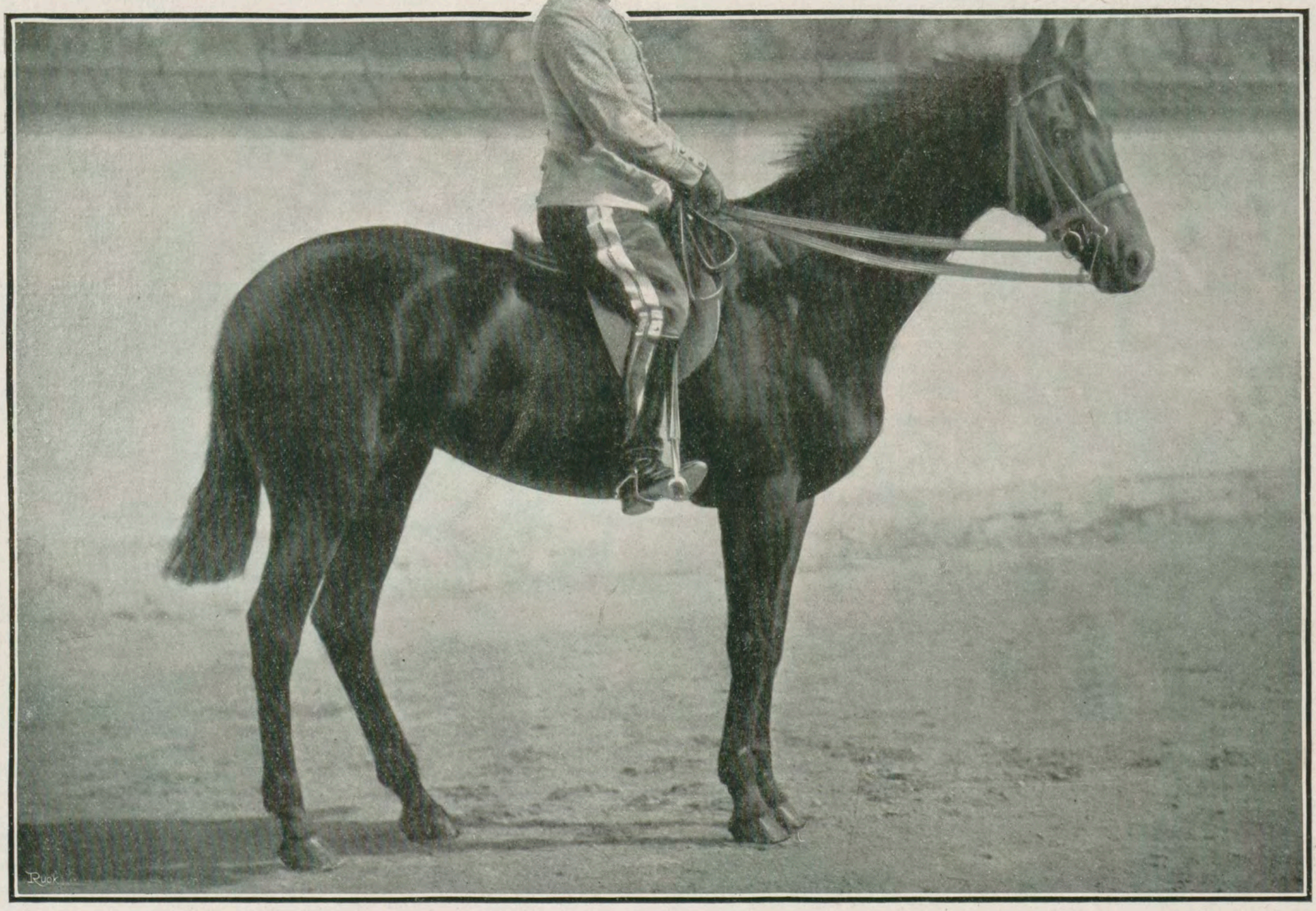
Merry Duke, pur sang, monté par le lieutenant Bon, du 16e chasseurs, qui a obtenu un flot dans le Championnat.

son sang-froid et son adresse. Enfin, ils voudraient un parcours moins facile : changements de direction, arrêts, demi-tours même, avec un minimum de vitesse.

Les fautes seraient plus nombreuses, les chutes moins rares, mais le vainqueur pourrait être certain de sa supériorité incontestable, les écarts seraient plus grands entre les lauréats, et le cheval qui triompherait serait, certes, le meilleur de beaucoup.

Le dernier reproche que j'examinerai est l'échelonnement des épreuves. Il serait à souhaiter que les quatre épreuves se disputassent en quatre jours consécutifs. C'est alors qu'on serait convaincu de l'endurance du cavalier et du cheval. Si, comme nous le demandions, le steeple se courait aussitôt après le parcours sur route, il n'y aurait plus que trois journées et ce serait encore préférable.

Mais ce sont là critiques qui n'entachent en rien l'intérêt offert par le Championnat du cheval d'armes. Tel qu'il est conçu, cet event ne peut être gagné que par une bête de haute valeur, montée par un cavalier éminent. Le vainqueur de cette année nous en a donné une preuve nouvelle. Le capitaine Dutech, du 10e hussards, à Tarbes, a triomphé de brillante façon, sur Eminence, par Richelieu et Escarcelle, avec qui il avait obtenu, l'an dernier, la seconde place dans la même épreuve, et remporté le Championnat International de Bruxelles. Louis d'Astier.



Le vainqueur du Championnat du Cheval d'armes.

Eminence, par Richelieu et Escarcelle, est un pur sang bai, âgé de 10 ans. Il vient de remporter le Championnat du Cheval d'armes, avec la monte du capitaine Dutech, du 10e hussards.

LES COURSES DE LA SEMAINE

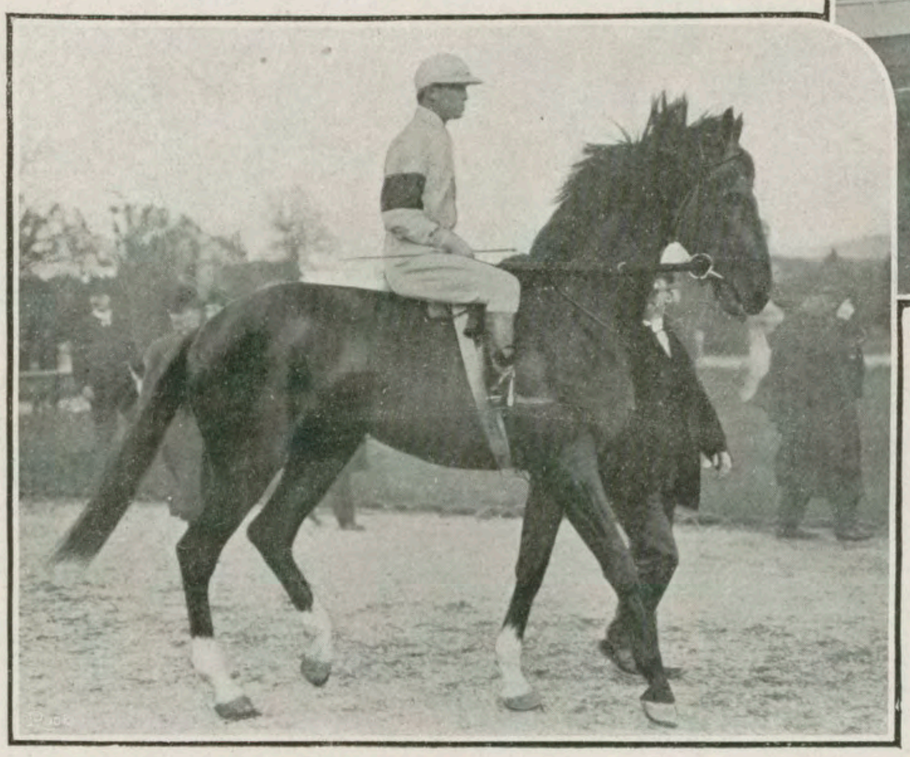
Sea Sick, le futur candidat du Derby d'Epsom, remporte une victoire facile dans le Prix Lagrange — A Longchamp, succès de Grill Room, Moulins la Marche et Biniou, les champions des générations de trois, cinq et quatre ans — Le Prix Juigné apporte un fort contingent de débutants, parmi lesquels il est difficile de discerner un crack — — — —

La réunion de vendredi à Maisons-Laffitte nous a permis de revoir Sea Sick. Le poulain de M. W.-K. Vanderbilt n'avait paru qu'une fois, cette année, pour remporter, dans le Handicap Optional, une facile victoire sur Sulpice. L'autre jour, il a confirmé l'impression produite par sa rentrée, en triomphant, dans un style brillant, de tous les rivaux qui lui étaient opposés dans le Prix Lagrange. Sans vouloir se laisser aller à des impressions trop hâtives, on peut croire que ce sera un bon cheval : il sera, d'ailleurs, chargé de représenter notre élevage national dans le Derby d'Epsom, et sa chance, dans cette épreuve, a déjà été appuyée par de nombreux paris, qui ont fait tomber sa cote à 100 contre 9.

La journée de dimanche, à Longchamp, a offert un spectacle sportif spécialement intéressant. Trois épreuves consécutives nous ont montré la victoire des champions qualifiés de trois générations différentes : ce fut d'abord, dans le Prix de Guiche, le triomphe du trois ans Grill Room, triomphe facile, remporté par cinq longueurs devant Gambaiseuil, qui précédait lui-même Héroïque comme dans le Prix Delâtre. Ce fut ensuite, dans le Prix des Sablons, le succès plein de désinvolture de Moulins la Marche, le champion des cinq ans. Ce fut, enfin, dans le Prix de Lutèce, la victoire impressionnante de Biniou, qui, à l'heure actuelle, après la disparition de Sans Souci II et de Mordant, s'annonce comme le représentant le plus autorisé de la génération de quatre ans.

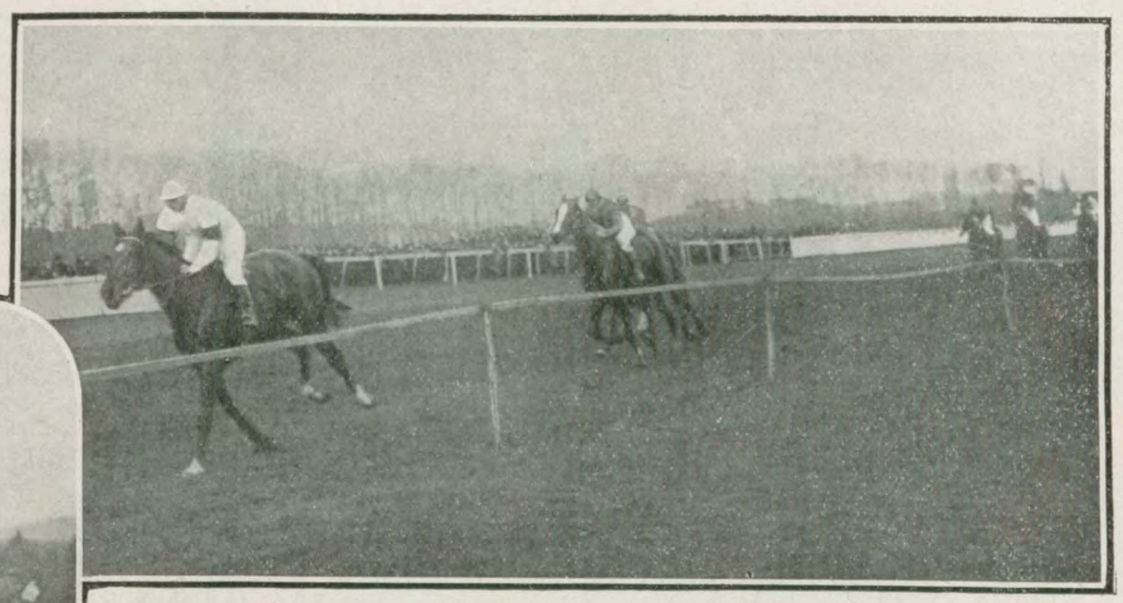
Après la performance de ces deux vétérans, le Prix Juigné a appelé de nouveau notre attention vers l'avenir, avec son lot de dix-huit débutants. L'ensemble des concurrents a produit une excellente impression. On ose même espérer, quoique le fait soit assez rare, qu'il pourra s'en détacher quelque sujet d'avenir. Le gagnant, Gigolo II, est très plaisant ; parmi les battus, on peut remarquer Mélèze, qui a très bien fini, Cachou, Amphyction et Five O'Clock, un énorme poulain qui s'est bien comporté malgré une inexpérience visible de la course.

BOIARD.



Sea Sick.

Sea Sick, par Elf et Saf Saf, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse), vainqueur du Prix Lagrange (2.000 mètres, 40.000 francs, Maisons-Laffitte, 3 avril).

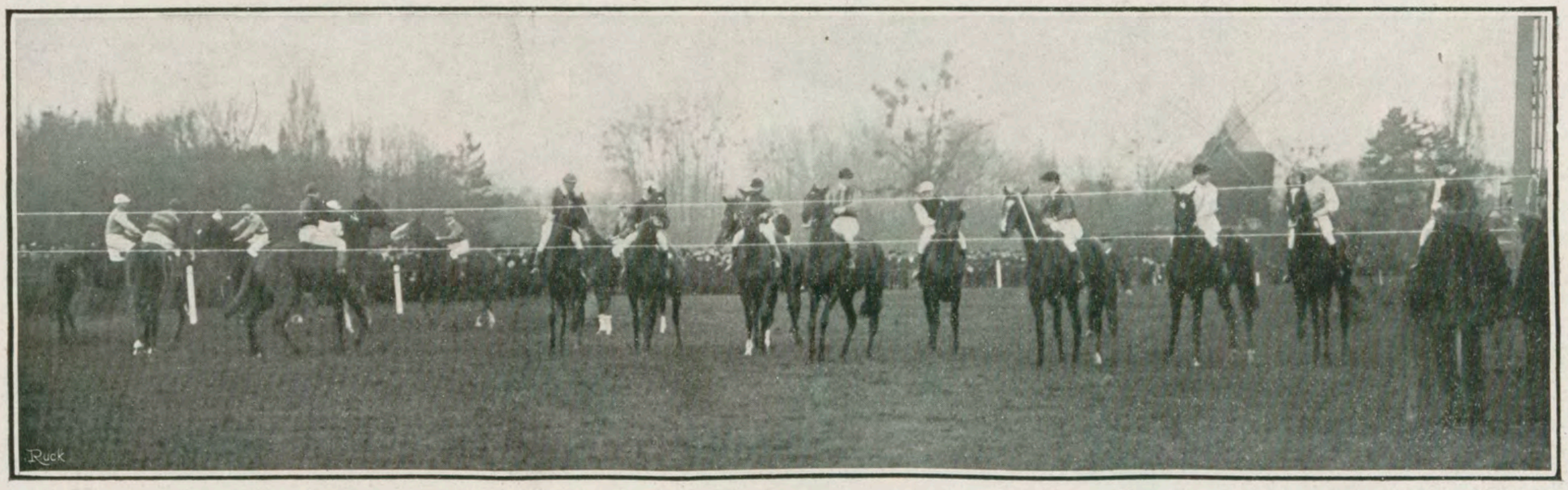


L'arrivée du Prix Lagrange.

Au parc aux voitures, seuls Monitor, Sea Sick et Friand étaient en course. Sea Sick achevait le parcours, laissant Monitor à quatre longueurs.

L'arrivée du Prix des Sablons (2.000 mètres, 15.000 francs, Longchamp).

Vincent a mené vivement devant Eastman jusqu'entre les tournants. Moulins la Marche commençait son effort à l'entrée de la ligne droite ; il laissait finalement Eastman à cinq longueurs.

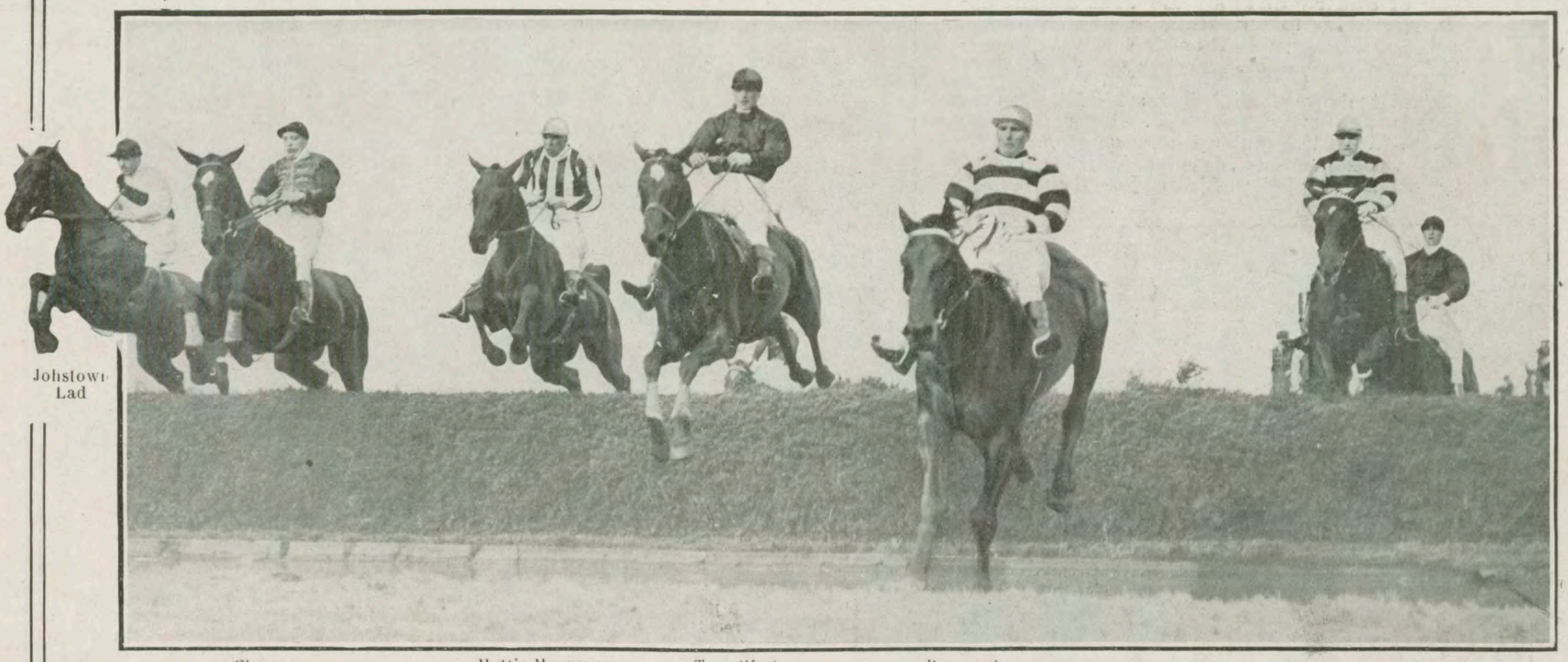


Le départ du Prix Juigné (2.000 mètres, 20.000 francs, Longchamp).

Mario a pris le commandement. A la descente, Beaumignon était à côté du leader. Dans la ligne droite, Grelot prenait l'avantage, mais il était attaqué au pavillon par Gigolo, au duc de Gramont (Spears), qui réussissait à le battre de trois quarts de longueur.

LE GRAND NATIONAL DE LIVERPOOL

Par RENÉ RIONDET



Le saut de la rivière.

Sur les vingt-quatre concurrents, les seize qui restaient en course au moment du saut de la rivière franchirent très correctement l'obstacle. Le vainqueur, Rubio, fit un bond magnifique ; son jockey avoua ensuite qu'en le voyant prendre sa foulée de très loin, il avait eu quelque appréhension; il passa néanmoins sans faire aucune faute. Sur 24 partants, 8 finirent le parcours.

Comparaison entre le Grand National et notre Grand Steeple — Particularités de l'épreuve de cette année — La carrière accidentée du gagnant — Quelques incidents

Le 27 mars s'est disputé à Liverpool le grand event du steeple chasing, qui correspond en Angleterre à notre grand Steeple d'Auteuil. Il en diffère cependant à plus d'un point de vue. D'abord, la distance à parcourir est de 7.200 mètres, au lieu de 6.500 ; l'épreuve est un handicap, au lieu d'être une épreuve à poids pour âge ; ensuite, les obstacles de Liverpool étant beaucoup plus sévères que ceux d'Auteuil, ils exigent des chevaux qui les affrontent une véritable science du saut et empêchent ainsi la lutte de dégénérer en une course plate déguisée. Mais là où la différence est le plus sensible avec ce qui se passe en notre pays, c'est dans la composition du lot. Notre grand Steeple est ouvert aux chevaux de quatre ans et au-dessus ; or, durant ces vingt dernières années, deux concurrents français seulement y ont triomphé, alors qu'ils avaient six ans ou plus : ce sont Calabrais (6 ans) et Gratin (7 ans). Tous les autres vainqueurs, à part deux anglais, étaient âgés de quatre ou cinq ans. Le Grand National de Liverpool est ouvert aux chevaux de cinq ans et au-dessus : si nous considérons le lot de 24 concurrents de 1908, nous trouvons parmi eux 4 six ans, 5 sept ans, 3 huit ans, 3 neuf ans, 4 dix ans, 4 onze ans et 1 douze ans. Celui-ci, Kirkland, à M. F. Bibby, s'est placé quatrième dans le Grand National de 1903 et second dans celui de 1904 ; il a remporté la victoire dans celui de 1905 et s'est abstenu en 1906 et en 1907 ; enfin, l'autre jour, il était cinquième, lorsque, à la dernière haie, il est tombé pour la première fois de sa vie sur cet hippodrome ; remonté par son jockey, il a passé le poteau septième. Il est certain que de semblables performances nous paraissent des récits de légendes ; en France, on court deux fois par jour ou cinq fois par semaine, mais un cheval qui se respecte ne doit plus pouvoir mettre un sabot devant les autres après 5 ans. C'est la lutte pour la vie... du propriétaire, l'exploitation en grand, l'industrie.

Le Grand National de 1908 présente plusieurs particularités, qui perpétueront son souvenir : les deux premiers sont compagnons d'entraînement ; on offrit, paraît-il, au jockey W. Bissill de choisir celui qu'il voulait monter ; ses préférences se portèrent sur Mattie Macgregor, qui finit second ; c'est ainsi que le jeune Brian Bletsoe eut l'honneur de conduire à la victoire Rubio, un formidable outsider à 66 contre 1. Glorieuse incertitude du turf ! Ses performances ne le désignaient d'ailleurs pas à l'attention du public ; seuls les superstitieux pouvaient avoir une raison plausible d'appuyer sa chance : il portait sur le programme le numéro 13.

Ce Rubio a toute une histoire : il est né aux Etats-Unis en 1898. Son père, Star Ruby, avait été importé en Amérique en 1894, tandis que sa mère était née là-bas, sa quatrième ascendante maternelle My Nannie O ayant été envoyée d'Angleterre aux Etats-Unis en 1880. Son éleveur l'envoya en 1899 aux ventes de yearlings à Newmarket ; il y fut acheté pour 393 francs, par M. Clarke, qui, en 1902, le vendit comme hunter, pour 2.493 francs, à son propriétaire actuel, le Major F. Douglas Permant. Rubio courut en 1903 et remporta trois victoires en trois sorties. Mais il tomba boiteux en 1904. Son propriétaire décida de le laisser au repos pendant deux ans ; puis il le fit mettre au service de la voiture. On le vit reparaître sur les hippodromes à la fin de 1906 ; il gagna une course et se plaça plusieurs fois l'année suivante. C'est un excellent sauteur, qui est tombé une seule fois dans toute sa carrière. Un accident a suivi l'épreuve : The Lawyer III, troisième, est mort la nuit dans son box : on a reconnu, à l'autopsie, qu'il souffrait d'une maladie de cœur.

RENÉ RIONDET.

Le canter.

A droite, au premier plan, Flaxman, le cheval du Roi, qui a fini quatrième, bien qu'une de ses étrivières se fût brisée.

Tom West en liberté.

Tom West, second favori, tomba à la haie qui suit le Beechers Brook, à 1.600 mètres du poteau.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI — *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.